

VŠB – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

Fakulta strojní

Institut dopravy

Současnost a budoucnost low-cost modelu v letecké dopravě

Present and Future of Air Transport Low-Cost Business Model

Student:

Daniel Jarnot

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph. D.

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

Zadání bakalářské práce

Student:

Daniel Jarnot

Studijní program:

B3712 Technologie letecké dopravy

Studijní obor:

3708R036 Technologie letecké dopravy

Téma:

Současnost a budoucnost low-cost modelu v letecké dopravě
Present and Future of Air Transport Low-Cost Business Model

Zásady pro vypracování:

1. Analyzovat vývoj obchodních modelů letecké dopravy v posledních 20 letech.
2. Popsat obchodní low-cost model v letecké dopravě.
3. Porovnat low-cost model a tradiční obchodní model v letecké dopravě.
4. Zpracovat odhad dalšího vývoje low-cost modelu v letecké dopravě.

Cíl BP: Vypracovat studii aktuálního stavu a dalšího vývoje low-cost obchodního modelu v letecké dopravě.

Seznam doporučené odborné literatury:

Průša, J. a kol.: Svět letecké dopravy, Praha: Galileo CEE Service ČR. Praha, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9
Jechumtál, J.: Obchodně přepravní činnosti v letecké dopravě, Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000. ISBN 80-7194-285-5
Sedláček, B: Letecká doprava. Žilina: Žilinská univerzita, Žilina, 2000. ISBN 80-7100-674-2

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.**

Datum zadání: 14.12.2012

Datum odevzdání: 20.05.2013



Aleš Slíva

doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.
vedoucí katedry

Ivo Hlavatý

doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.
děkan fakulty

Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě...14...05...2013




.....
podpis studenta

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- беру на ве́доміі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB – TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci, budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- беру на ве́доміі, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě14.05.2013



.....
podpis

Jméno a příjmení autora práce:

Daniel Jarnot

Adresa trvalého bydliště autora práce:

Pomezní 383,

Český Těšín 735 62

Poděkování:

Rád bych poděkoval doc. Ing. Vladimíru Smržovi, Ph. D. za všechny rady v průběhu vypracování bakalářské práce a také za veškerý čas, který mi věnoval.

Anotace bakalářské práce

Bakalářská práce se zabývá studií aktuálního stavu a dalšího vývoje low-cost obchodního modelu v letecké dopravě. V práci je popsán rozdíl mezi low-cost modelem a klasickým modelem v letecké dopravě, jejich výhody a nevýhody a vliv low-cost modelu na světovou dopravu.

Klíčová slova

Low-cost model, klasický dopravce, low-cost dopravce, hub, osobokilometry, HDP

Annotation Of Bachelor Thesis

The bachelor thesis deals with the study of the current status and further development of low-cost business model in aviation. The bachelor thesis describes the difference between the low-cost model and the conventional model of air transport and their advantages and disadvantages and the impact of low-cost model for the global transport.

Key words

Low-cost model, classic carrier, low-cost carrier, hub, revenue passenger kilometers, GDP

Seznam použitých zkratk

Association of European Airlines	AEA	Regionální sdružení leteckých dopravců
Czech Airlines	ČSA	České Aerolinie
Value added tax	DPH	Daň z přidané hodnoty
European Civil Aviation Conference	ECAC	Evropská konference civilního letectví
Great Britain Pound	GBP	Libra
Gross Domestic Product	GDP	Hrubý domácí produkt
Global Distribution Systém	GDS	Globální distribuční systém
International Air Transport Association	IATA	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
International Civil Aviation Organisation	ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
Institute of International Education	IIE	Institut mezinárodního vzdělávání
Joint Aviation Authorities	JAA	Sdružené letecké úřady
Aviation fuel	LPH	Letecké pohonné hmoty
Revenue Passenger Kilometers	RPK	Osobokilometry
Runway	RWY	Vzletová a přistávací dráha
Société Internationale de Telecommunication Aeronautique	SITA	Mezinárodní sdružení pro letecké komunikace
World Trade Organization	WTO	Světová organizace cestovního ruchu
	ŘLP	Řízení letového provozu

Obsah

1	ÚVOD.....	1
1.1	Cíl bakalářské práce	2
2	VÝVOJ LETECKÉ DOPRAVY	3
2.1	Začátky letectví	3
2.2	Významné události, které přispěly k rozvoji letecké dopravy.....	3
2.3	Vznik nového druhu leteckých dopravců	4
2.3.1	Liberalizace a deregulace letecké dopravy	4
2.3.2	Vznik low-cost dopravců	4
3	CHARAKTERISTIKA LOW-COST DOPRAVCŮ	8
3.1	Letenky a zavazadla.....	12
3.1.1	Výpočet ceny letenky	13
3.2	Druhy leteckých linek	14
3.2.1	Liniová síť (point-to-point)	14
3.2.2	Rozšířená liniová síť.....	15
3.2.3	Uzlová síť (Hub and Spoke Network)	15
3.2.4	Porovnání systémů sítí Hub and spoke a liniové sítě (Point-to-point).....	16
4	VLIV KLIMATICKÝCH ZMĚN NA PROVOZ A VÝVOJ LETADEL	17
4.1	Obchodování s emisemi	17
4.2	Systém EU ETS.....	17
4.3	Dopad na ceny letenek.....	19
4.4	Typy letadel	19
5	NÁKLADY LETECKÝCH DOPRAVCŮ NA PROVOZ	21
5.1	Personální náklady	22
5.2	Produktivita práce.....	22
5.3	Náklady na palivo	23
5.3.1	Metody snížení nákladů na LPH	23
5.4	Stravování na palubě letadel.....	23
5.4.1	Catering low-cost dopravců	24
5.5	Náklady na prodej leteckých služeb.....	24
5.6	Poplatky a taxy	26
5.6.1	Přistávací a hlukové poplatky.....	26
5.6.2	Letištní poplatky	28

5.7	Náklady na údržbu letadel	29
6	PŘEDPOVĚĎ VÝVOJE LETECKÉ DOPRAVY V LETECH 2012-2031.....	31
6.1	Hrubý domácí produkt (HDP).....	31
6.2	Vývoj ceny ropy	32
6.3	Urbanizace	33
6.4	Turistika a cestování.....	34
6.5	Konkurence mezi leteckou a železniční dopravou	36
6.6	Vývoj letecké sítě	37
6.7	Osobní doprava	39
6.7.1	Rok 2011 - rok výrazných politických změn	40
7	BUDOUCNOST ČSA V SOUVISLOSTI S AKTUÁLNÍM VÝVOJEM OBCHODNÍCH MODELŮ.....	43
8	ZÁVĚR	46
	SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ	47

1 ÚVOD

S nástupem 21.století a postupnou liberalizací letecké dopravy v Evropě dochází ke změnám v oblasti principu fungování leteckých provozovatelů. Liberalizace leteckého odvětví umožňuje stále větší prostor v rozvoji leteckých provozovatelů. Konkrétně dochází k mutacím a vzniku nových druhů leteckých dopravců, jako jsou nízkonákladoví dopravci, kteří uplatňují nové strategie v plánování sítí linek a managementu. Nově vzniklí nízkonákladoví dopravci převzali určité procento cestujících klasickým dopravců, kteří byli nuceni upravit cenovou strategii a částečně i způsob provozu dopravní činnosti tím, že vznikly dceřiné společnosti, částečně fungující na principu nízkonákladového systému. Tento fakt je jakási odpověď na politickou a ekonomickou situaci v Evropě.

Hlavními orgány usilujícími o rozvoj letecké dopravy ve světě jsou Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), Mezinárodní sdružení pro letecké komunikace (SITA), Sdružené letecké úřady (JAA) a Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA). K organizacím zaměřujícím se na rozvoj letecké dopravy v Evropě patří Evropská konference civilního letectví (ECAC), Regionální sdružení leteckých dopravců (AEA) a Evropská organizace pro spolupráci v oblasti řízení letového provozu (EUROCONTROL). Tyto organizace usilují o vytvoření jednotného světového systému, harmonizaci rozvoje, zefektivnění provozu a rozšíření kapacity letových cest, zaměřují se na sjednocování předpisů, prosazují zájmy leteckých dopravců ve vztahu k vládním orgánům a jiným organizacím.

V této práci jsem poukázal na klady a zápory nízkonákladového trendu tak, aby i laik byl schopen si udělat názor na toto dopravní odvětví. Abychom pochopili princip provozu letecké techniky, zakomponoval jsem do této práce obecnější část týkající se i jiného druhu leteckých provozovatelů v části 3.2. Druhy leteckých linek.

Na téma low-cost dopravců bylo napsáno mnoho knih, většina v anglickém jazyce, proto hlavními zdroji této bakalářské práce byly výroční zprávy leteckých provozovatelů jak nízkonákladových, tak klasických, ale i zahraniční média. Výroční zprávy těchto dopravců mi pomohly ve srovnání dvou odlišných strategií v letecké dopravě a znázornily klady a zápory těchto dvou proudů. Některá použitá data mohou být již zastaralá z důvodu pozdějších vydání výročních zpráv, nicméně si nemyslím, že by měly negativní vliv na aktuálnost obsahu této práce.

Aby tato bakalářská práce se týkala i současnosti, zaměřil jsem se také na události, které se udály během posledních pár let nebo na události, ke kterým může v nejbližší

budoucnosti dojít, jako například spolupráce Českých aerolinií s korejským dopravcem Korean Air nebo vznik nových low-cost dceřiných dopravců klasických provozovatelů.

1.1 Cíl bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je vypracovat studii aktuálního stavu a dalšího vývoje low-cost obchodního modelu v letecké dopravě. Provedl jsem analýzu vývoje letecké dopravy v rozmezí let 2012-2031 na základě zprávy o vývoji světové dopravy společnosti Airbus. Zahrnul jsem ekonomická data, díky kterým máme možnost si udělat vlastní vizi o budoucnosti letecké dopravy, konkrétně low-cost modelu, který je v současné době na vzestupu.

2 VÝVOJ LETECKÉ DOPRAVY

2.1 Začátky letectví

Již od dávných časů lidstvo fascinovala myšlenka létat. Na přelomu XV. a XVI. století se o to pokoušel i jeden z nejznámějších vynálezců Leonardo da Vinci, který již v této době sestrojil kluzák, nicméně nikdy se nepokusil s ním letět. První let člověka se uskutečnil balónem bratří Montgolfierů v roce 1783. Dalším pokrokem byl vynález vzducholodi H. Griffarda v roce 1852. Byl to první létající prostředek, který se dal ovládat. Asi nejznámějším konstruktérem vzducholodí byl Ferdinand von Zeppelin, jehož vzducholodě na začátku XX. století přepravovaly lidi a poštu z Evropy do Ameriky. V té době jim konkurovala letadla, která ale neměla dostatečný dolet a nosnost. První plnohodnotný let strojem těžším než vzduch se uskutečnil 17.12.1903 bratry Wrightovými. O několik let později byla letadla zařazena do výzbroje různými mocnostmi. Vše vyvrcholilo 1. světovou válkou, kde mezi sebou bojovala letadla Rakousko-Uherska, Francie a Velké Británie.

Po válce, kdy letadla byla spolehlivější a vyspělejší, začal rozvoj civilní letecké dopravy. Začaly vznikat aerolinky, které poskytovaly lety po Evropě až do začátku 2. světové války. Výbuch 2. světové války zapříčinil největší rozvoj letecké techniky. Pístová letadla vystřídala ve velké míře turbovrtulová, proudová a turbínová letadla. Civilní letecká doprava se stala nejrychlejším typem dopravy, z čehož těží dodnes.

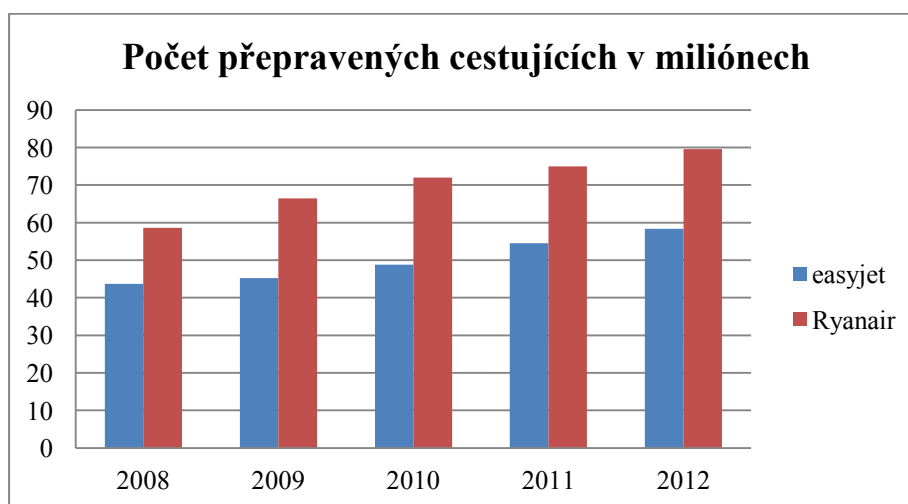
2.2 Významné události, které přispěly k rozvoji letecké dopravy

- 1935 r. vznik prvního radaru
- 1944 r. Chicagská konference - stanovila směr rozvoje civilního letectví
- Zavedení proudových letadel do provozu v 50-tých letech
- 1970 r. uvedení do provozu velkokapacitního letadla Boeing 747
- 1978 r. zavedení liberalizační politiky USA
- 1987 r. liberalizace letecké dopravy v EU

2.3 Vznik nového druhu leteckých dopravců

2.3.1 Liberalizace a deregulace letecké dopravy

Po 2. světové válce vzniklo mnoho leteckých společností, které nabízely vnitrostátní, mezinárodní i transatlantické lety. Jednotliví dopravci začali mezi sebou konkurovat nabízenými službami a moderními flotilami. Od 70. let 20. století se letecká doprava stává stále běžnějším a globálnějším prostředkem dopravy. Neplatí již pravidlo, že letadlem cestují jen bohatí lidé. Díky snížení cen letenek stále častěji tento typ dopravy využívají lidé z nižších tříd ekonomicky vyspělých zemí, kteří ji používají pro služební cesty a dovolenou. Důvodem této skutečnosti je liberalizace a deregulace letecké dopravy, kterou zavedla EU v roce 1987 po vzoru USA a která probíhá dodnes.



Graf č.1: Vývoj počtu přepravených cestujících leteckých dopravců Ryanair a easyJet (3)

2.3.2 Vznik low-cost dopravců

Jedním z výsledků globální liberalizace je vznik nového druhu leteckých dopravců, konkrétně nízkonákladových (low-cost) dopravců, prémiových a zásilkových (expresních) dopravců. Došlo k nárůstu počtu mezinárodních linek, ztrojnásobil se počet tratí obsluhovaných třemi a více dopravci, což umožňuje široký výběr pro cestující.

První nízkonákladová společnost vznikla v roce 1970 v USA. Založil ji Rolling King a Herb Kelleher pod názvem Southwest Airlines. Začala létat ze sekundárních letišť (bývalé armádní základny a cargo letiště), která měla nízké letištní poplatky. Flotilu tvořily

výhradně Boeingy 737 (verze -200, později -300 a -700). Letenky bylo možné objednat pouze přes telefon a od 90. let i přes internet.

Na světě operuje přibližně 250 nízkonákladových společností. Nejvíce jich vzniklo v USA, Kanadě, Austrálii, ve Velké Británii, Irsku a Německu. V Evropě je kolem 60 nízkonákladových společností. V Evropě nastoupil největší rozvoj nízkonákladových provozovatelů v roce 2000, kdy začal irský dopravce Ryanair nabízet slevněnou leteckou přepravu. Mezi ty nejvýznamnější patří již zmíněný irský Ryanair, easyJet (Velká Británie), jet2.com (Velká Británie), Air Berlin (Německo), Wizzair (Maďarsko). Většina těchto společností používá již zmínovaný Boeing 737-800NG (nové generace).

rok 1999:



rok 2005:



Obrázek č.1: Rozvoj sítě leteckého provozovatele Ryanair od roku 1999 (4)

rok 1999:

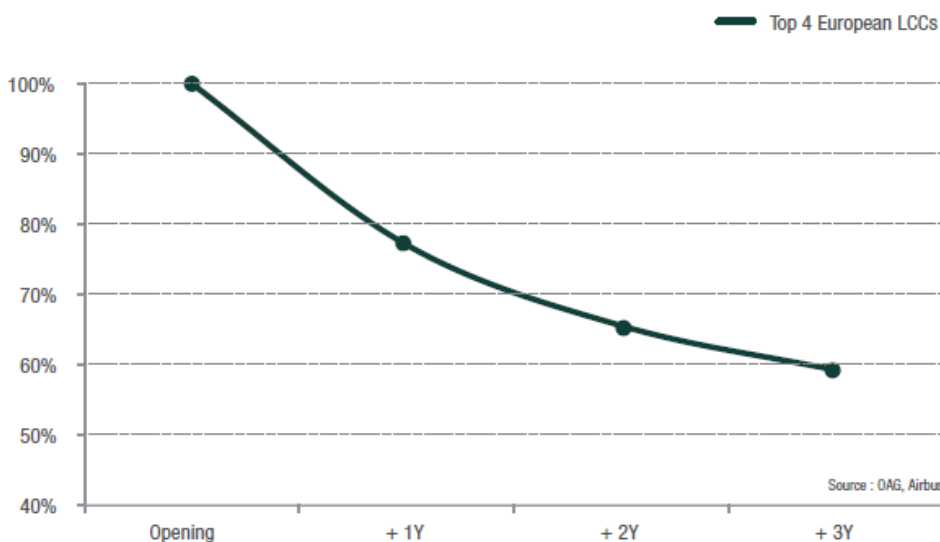


rok 2005:



Obrázek č.2: Rozvoj sítě leteckého provozovatele Air Berlin od roku 1999 (4)

Z obrázků je patrné, jak výrazně přispěla liberalizace letecké dopravy k rozvoji nového druhu leteckých provozovatelů. Zatímco před rokem 2000 provozovatelé Ryanair a Air Berlin provozovali jen několik desítek linek po Evropě, po roce 2000 se tento počet mnohonásobně znásobil v řádech tisíců procent. Charakteristické pro nízkonákladové provozovatele je otevírání nových linek, v průměru 22 za měsíc. Nicméně 48% z nich nevydrží více jak 3 roky.

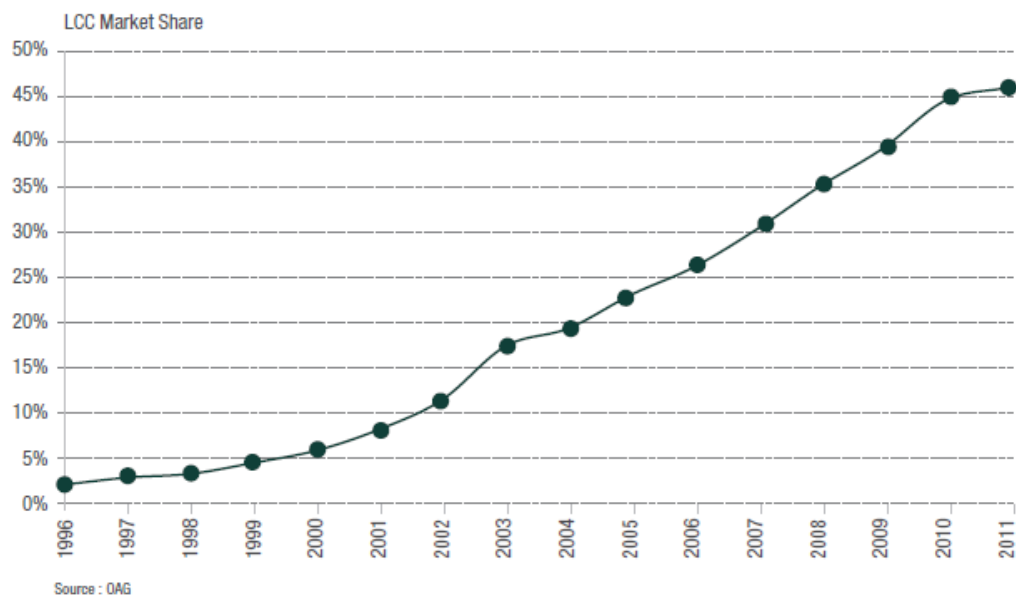


Graf č.2. : Životnost linek čtyř nejúspěšnějších low-cost dopravců (2)

Graf č.2 nám znázorňuje schopnost nově otevřených linek udržet se na trhu. Z grafu je zřejmé, že po uplynutí jednoho roku zanikne zhruba 23% linek, po dalším roce dalších 13% a ve finále se udrží jen 52% linek. Je to dáno strategií leteckých dopravců, kteří otevírají větší počet linek, než je zapotřebí, aby zjistili, které destinace jsou nejvíce vytížené a mohli tak soustředit svou pozornost na tyto oblasti.

Graf č.3 je zajímavý tím, že znázorňuje nenápadný rozvoj nového druhu dopravního modelu. Vznikem leteckého dopravce Ryanair a několika málo podobných dopravců v roce 1996 se podíl low-cost modelu z evropského trhu (v té době ještě neplnohodnotný dopravní model – v začátcích) pohyboval kolem 2%. Do roku 2000 tento podíl nepřekročil hodnotu 5%. Během dvou let se zvýšil podíl low-cost modelu na trhu o 5% na hodnotu 12% v roce 2002. Během osmi let nastal rychlý nárůst počtu leteckých low-cost dopravců, což pomohlo ke stabilnímu růstu podílu na trhu. Každým rokem low-cost dopravci získávali dalších 5% podílu z evropského trhu až do současnosti, kdy evropský trh začal

ovládat low-cost model a klasičtí dopravci museli podniknout nové kroky, aby udrželi krok s novou formou poskytování letecké dopravy.



Graf č.3.: Podíl low-cost dopravců na evropském trhu v rozmezí let 1996-2011(2)

Během 15 let získali low-cost dopravci téměř 50% ní podíl na evropském trhu.

3 CHARAKTERISTIKA LOW-COST DOPRAVCŮ

Low cost dopravci vznikli jako odpověď na předražené letenky od již zavedených regionálních dopravců. Cílem "low-cost" dopravců je nabízet nižší ceny letenek než klasičtí dopravci. Většinou používají jen jeden typ letadel např. Boeing 737, čímž sníží náklady na výcvik posádky a údržbu. V letadlech najdete pouze turistickou třídu. Aby omezili náklady na přepravu, musejí výrazně omezit služby pro cestující. Za každou službu navíc se příplácí, což může vést k tomu, že tato letenka bude dražší než u klasického dopravce. Tito dopravci také neposkytují slevy pro studenty, děti a důchodce.

Služby nabízené za příplatek, např.:

- a) Jídlo
- b) Příplatek za příruční zavazadlo
- c) Překročení hmotnosti zavazadla (1 kg navíc se někdy rovná ceně letenky)
- d) Změna termínu odletu
- e) Rezervace místa
- f) Větší místo pro nohy

Hlavní charakteristické znaky:

- Maximální využití letadel (díky síti point to point)
- Snížení doby odbavení cestujících (kolem 20 minut)
- Vysoká přesnost, malá zpoždění
- Objednávka velkého počtu stejných typů letadel
- Vznik bázových letišť (často ve vlastnictví letecké společnosti) – údržba letadel, čištění letadel, doplnění letadel a jiný servis
- Vysoká flexibilita fungování na trhu
- Nízké jednotkové náklady (pouze elektronické letenky, využití letišť s nízkými poplatky, nemají smlouvy s jinými dopravci)

Průměrná doba letu nízkonákladových dopravců se pohybuje kolem 1,5 h na rozdíl od klasických dopravců, kde doba letu přesahuje 2 hodiny. Jednou z nevýhod low-cost modelu je většinou absence návaznosti na jiný letecký spoj. V případě, že dojde ke zpoždění letu nízkonákladovým dopravcem, dopravce neručí za to, že cestující stihne další

spoj. Tato skutečnost je dána tím, že nízkonákladoví dopravci nejsou členy leteckých aliancí, které sdružují více leteckých dopravců po celém světě. Tento typ spolupráce se poprvé objevil v roce 1997. Výhodou členství v aliancích je globalizace nabídek a distribuce služeb leteckých dopravců. Cílem je také posílit konkurenceschopnost členských dopravců

a vzájemnou návaznost spojů. Mezi hlavní letecké aliance patří Star Alliance, Oneworld a Skyteam.

Vzhledem k současné ekonomické situaci v Evropě lze očekávat spekulace nízkonákladových dopravců ohledně vstupu do jedné z těchto aliancí nebo vznik nové aliance, která by sdružovala nízkonákladové dopravce. Jedním z prvních je nízkonákladový dopravce Air Berlin, který v roce 2010 vstoupil do aliance Oneworld. Cílem tohoto kroku je upevnění pozice na trhu a sdílení míst s americkým dopravcem American Airlines a Finnair. Vstupem do aliance Oneworld má Air Berlin nyní možnost nabízet své lety prostřednictvím globálního distribučního systému (GDS). GDS je databáze, ve které jsou obsaženy veškeré letové řady smluvních dopravců, nabídky hotelů, ceny služeb, volné kapacity atd.

	nízkonákladoví dopravci	klasičtí dopravci
typ sítě	liniová síť (point to point)	hub and spoke
doba letu	1-2 h	2 h a více
délka tratí	1000-2000 km	2000 km a více
letišť	regionální	hlavní, uzlová (huby)
flotila	většinou jeden druh letadel	více druhů letadel
palubní třídy	jedna	jedna i více
GDS*	NE	ANO
návaznost na další linky	NE	ANO
členství v aliancích	NE	ANO
věrnostní programy	NE	ANO
stravování na palubě letadla	za příplatek	v ceně letenky

*globální distribuční systém

Tabulka č.1. : Srovnání nízkonákladových a klasických dopravců

Termín „nízkonákladový“ se nevztahuje na jeden konkrétní druh leteckého dopravce. Tento druh dopravce lze ještě rozdělit na další 3 druhy:

- 1) „základní“ nízkonákladoví dopravci (např. Ryanair)
- 2) nízkonákladoví dopravci (např. easyJet)
- 3) polonízkonákladoví/charteroví (např. Air Berlin)

ad 1) Základní nízkonákladoví dopravci, vlastnosti:

- používají sekundární letiště
- minimum služeb na palubě
- možnost koupě letenky pouze přes internet nebo call centrum
- zvýšený počet sedadel na palubě letadla
- minimální náklady na odbavení cestujících a zavazadel
- provoz na krátkých trasách
- velká využitelnost letadel
- doba letu mezi jednou až dvěmi hodinami
- pouze jeden typ letadel
- menší počet zaměstnanců v administrativě a nižší režijní náklady
- velké využití posádky a nízké náklady na posádku

ad 2) Nízkonákladoví dopravci

- používají hlavní letiště
- někdy nabízejí vyšší úroveň služeb na palubě, ale za vyšší ceny

ad 3) Polonízkonákladoví/charteroví

- používají primárně hlavní letiště, někdy i sekundární letiště
- na palubě jsou jak charteroví cestující, tak i klasičtí cestující
- někdy je nabízena vyšší úroveň služeb na palubě

V současné situaci, která panuje na leteckém trhu, již nejsme schopni jednoduše rozdělit letecké dopravce na charterové, nízkonákladové nebo klasické. Se snahou přežít na tomto trhu a zvýšit zisky, se stále častěji setkáváme s trendem, kdy klasický dopravce

vytvoří dceřinnou společnost, která splňuje požadavky, jež ji řadí mezi nízkonákladové provozovatele. Vzniká tím určité riziko, kdy může dojít k oslabení dopravce dceřinou společností.

Příkladem může být Lufthansa, která od ledna roku 2013 začala nabízet nízkonákladové lety prostřednictvím dceřiné společnosti Germanwings, aby tak reagovala na nový druh cestujících. V podstatě je to reakce na zavedený nízkonákladový model, který z části přebíral zákazníky klasickým dopravcům. V České Republice tento krok podstoupil letecký dopravce Travel Service, když založil nízkonákladovou společnost Smartwings.

V budoucnu se očekává vznik převážně nízkonákladových dopravců na rozdíl od těch klasických nebo vznik dceřiných společností od již zavedených dopravců, jelikož současná ekonomická situace neumožňuje fungování klasických dopravců tak efektivně jako v minulosti. Domnívám se, že v případě leteckého dopravce ČSA, který se již řadu let pohybuje v červených číslech, nezbyvá než kompletně změnit svoji strategii, například prostřednictvím nízkonákladového modelu.

klasický dopravce	dceřiná společnost/spolupráce
Lufthansa	Germanwings
Travel Service	Smartwings
Emirates	FastJet
KLM/Air France	Hop!
Etihad	FlyDubai
Alitalia	WindJet

Tabulka č.2: Dceřiné low-cost společnosti klasických dopravců

K jiným dopravcům, kteří se rozhodli snížit své dluhy tímto způsobem, můžeme jmenovat Air France a KLM, které spolu založily nízkonákladovou společnost Hop! Ta by měla od 31. března 2013 provozovat 530 letů za den do 136 destinací v Evropě za cenu od 50 euro za jednosměrnou letenku. Air France a KLM tímto krokem mají snížit počet zaměstnanců o 5000 a vymazat dluh 700 mln euro, který utržili v roce 2011.

Ambiciózní cíle má také italský letecký dopravce Alitalia, který koupil sicilského leteckého dopravce WindJet. Alitalia si tím slibuje získání know-how sicilského dopravce v segmentu low-cost letů a vytvoření v Evropě konkurenceschopného dopravce, který by konkuroval velkým nízkonákladovým dopravcům v Evropě a jehož hlavními rysy by nebyla jen cena, ale také kvalita služeb.

Reakce klasických dopravců na nízkonákladový model v letecké dopravě:

- nabízejí nižší ceny letenek
- vznik dceřiných low cost společností
- změna strategie leteckých sítí – rušení neziskových tras, většinou zaplněných nízkonákladovými dopravci

3.1 Letenky a zavazadla

Prodej letenek se většinou uskutečňuje přes internet. Čím dříve je letenka koupena, tím je levnější. Váha zavazadel je většinou max. 20 kg. Za každý kilogram navíc se připlácí. Nízkonákladoví dopravci mají výrazně vyšší příplatky než klasičtí dopravci. Cena letenky se tak může zvýšit až 5 krát. V případě zaplacení poplatku hned při rezervaci letenky můžeme výrazně ušetřit (až 700 Kč). Například společnost Wizzair stanovuje cenu zavazadla podle toho, zda je hlavní sezóna a zda let trvá déle než 1,5 hodiny. Tabulka č.3 nám zobrazuje poplatky za zavazadla u nízkonákladových společností.

	hmotnost zavazadla (kg)	cena (euro)	příplatky za kg (euro)
Ryanair	15	25	20
Wizzair	32	20	*
jet2.com	22	12	16
easyjet	20	20	13

Tabulka č.3: Poplatky za zavazadla u nízkonákladových společností v roce 2013 (5)

*příplatek započten v ceně letenky

Z tabulky lze zjistit, jak výrazně se liší poplatky u různých nízkonákladových dopravců. Základní hmotnost zavazadla se pohybuje kolem 20 kg, která je zpoplatněna v průměru 20 eury.

V budoucnu můžeme čekat u většiny nízkonákladových dopravců snížení průměrné maximální hmotnosti zavazadel z 20 kg na 15 kg. Důvodem je snaha postupně snižovat náklady na přepravu z důvodu ekonomické krize.

Zavazadlová strategie klasických dopravců je na rozdíl od low-cost dopravců vstřícnější pro cestující. Hmotnost zavazadel se dělí podle palubní třídy. Lufthansa, British Airways a KLM umožňují cestujícím vzít si stejné množství zavazadel podle toho, kterou třídu si zaplatili. Ve třídě business je umožněna přeprava dvou zavazadel každý po 32 kg. V případě první třídy jsou to již tři zavazadla také po 32 kg. Klasičtí dopravci umožňují větší hmotnost zavazadel, protože předpokládají, že cestující, kteří využívají jejich služeb, cestují na větší vzdálenosti a na delší dobu. Platí zde pravidlo: „čím vyšší třída, tím větší luxus“. Poplatky za zavazadla jsou již zahrnuty v ceně letenky.

třídy	ekonomická	business	1.
Lufthansa	23	32 *	32 **
Emirates	30	40	50
British Airways	23	32 *	32 **
KLM	23	32 *	

Tabulka č.4: Povolené hmotnosti (kg) zavazadel klasických dopravců v roce 2013 (6)

* 2 zavazadla

** 3 zavazadla

3.1.1 Výpočet ceny letenky

Na příkladu dopravce Wizzair, který se zdá být nejvýhodnější podle tabulky č.1, si můžeme ukázat, o kolik se nám prodraží letenka. Rezervujeme si letenku prostřednictvím platební karty Mastercard, cena 216 Kč. Náš let by měl trvat méně než 1,5 hodiny a letíme mimo sezónu, proto za zavazadlo zaplatíme 405 Kč (na letišti 1200 Kč). Abychom měli dostatek místa na nohy, tak si připlatíme 216 Kč. Po sečtení se nám letenka prodražila o 837 Kč. V případě platby za zavazadlo na letišti se nám letenka prodraží o 1632 Kč. Nezdá se to hodně, ale v případě, že za letenku zaplatíme 990 Kč, tak se nám letenka prodražila skoro dvojnásobně a to jsem nepočítal další poplatky, např. za jídlo.

3.2 Druhy leteckých linek

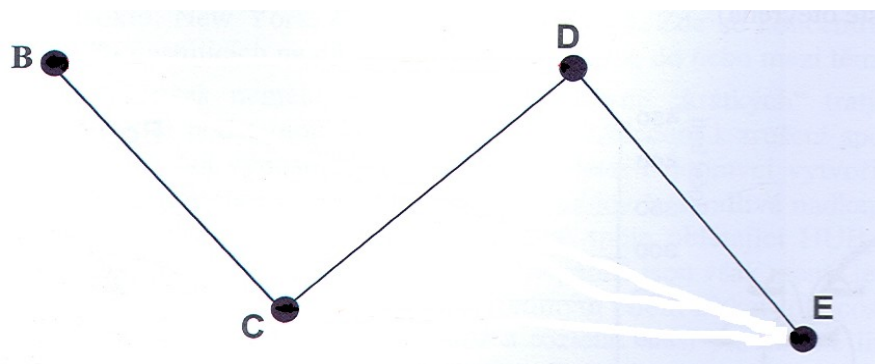
- Liniová síť - Spojení z bodu do bodu (point-to-point)
- Rozšířená liniová síť
- Uzlová síť (Hub and Spoke Network)
- Secondary HUB

Nízkonákladoví dopravci nabízejí pouze přímé lety do vybraných destinací bez možnosti přestupů. V případě zpoždění aerolinky nenesou odpovědnost za to, že cestujícímu uletí spoj. Nízkonákladové společnosti z důvodu nižších poplatků většinou létají na méně frekventovaná letiště, která se obvykle nacházejí daleko od hlavních měst (50 až 100 km), což může limitovat některé cestující z důvodu dopravy. Celková cesta se tím prodraží.

Aby dosáhli co nejkratší doby letu, využívají takzvanou liniovou síť (point-to point), která vede ke zvýšení využití letadel a možnosti obsloužit více linek. Tato síť je popsána níže.

3.2.1 Liniová síť (point-to-point)

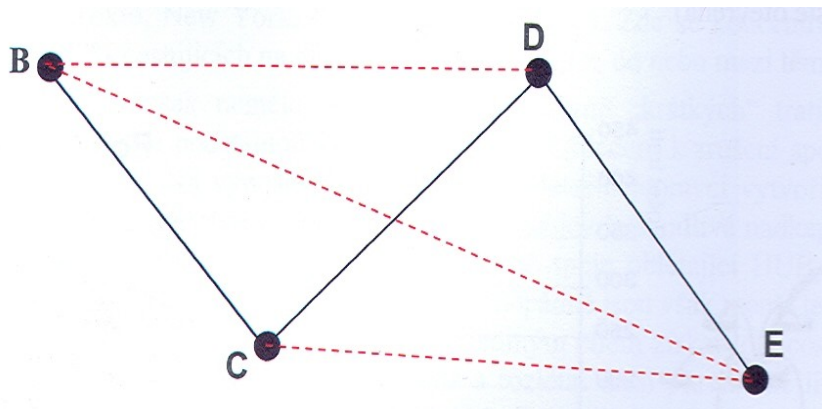
Tato síť se používá v případě, kdy letecká společnost létá pravidelně mezi jednotlivými letišti. Jednotlivé linky jsou vzájemně nezávislé a každé jednotlivé letiště (na obrázku označené B, C, D, E) je možné spojit jednou čarou, viz obrázek č.3.



Obrázek č.3.: Liniová síť point to point (1)

3.2.2 Rozšířená liniová síť

V případě, že dojde k přetížení některých částí liniového systému, je řešením otevření nových linek mezi místy s velkou intenzitou dopravy. Tím vznikne rozšířená liniová síť.



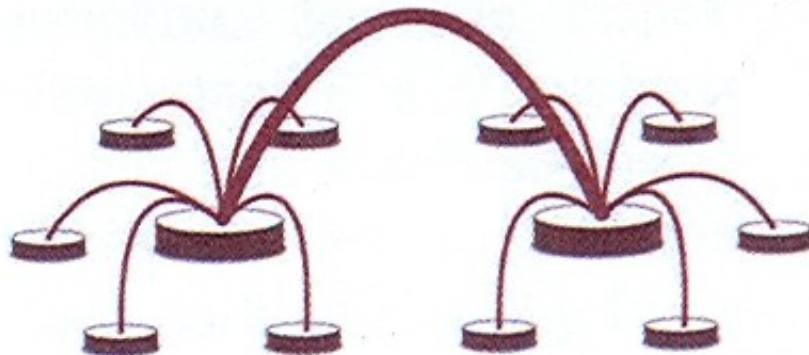
Obrázek č.4.: Rozšířená liniová síť (1)

Červené spoje na obrázku č.4 znamenají nově otevřené linky mezi místy s velkou intenzitou dopravy.

3.2.3 Uzlová síť (Hub and Spoke Network)

Tato síť je vhodná pro klasické letecké dopravce, kteří mají za cíl obsloužit i regionální destinace. Cestující pocházející z destinací, kde přímé spojení je neefektivní z důvodu malé poptávky cestujících, se centralizují v hubech (letiště), které se používají jako přestupní bod (transfer) při přepravě cestujících do požadovaných destinací, čímž se sníží počet potřebných letadel. Huby jsou většinou umístěny ve velkých městech, jako je Dubaj, Paříž, Frankfurt, Londýn, New York a téměř 77% cestujících cestuje mezi těmito huby. Cílem hubu je zajistit dobrou konektivitu mezi regionálními destinacemi. Úroveň konektivity závisí na:

- 1) Počtu obsluhovaných destinací
- 2) Frekvenci obsluhy linek
- 3) Časech příletů a odletů plánovaných letů v hubech



Obrázek č.5.: Hub and spoke network (1)

Na obrázku č.5 jsou znázorněny dva huby, které jsou spojeny osou-spokes. Do hubů směřují osy z regionů s malou poptávkou, čímž dochází ke kumulaci cestujících v hubech.

3.2.4 Porovnání systémů sítí Hub and spoke a liniové sítě (Point-to-point)

Hub and spoke

- vysoce efektivní síť
- huby jsou body sítě
- méně letů
- úspora paliva
- nižší emise
- nižší hluková zátěž
- delší cestovní doba

Point-to-point

- méně efektivní síť
- hodně letů
- delší cestovní doba
- velká spotřeba paliva
- velké hodnoty emisí
- vyšší hluková zátěž
- nejkratší cestovní doba

4 VLIV KLIMATICKÝCH ZMĚN NA PROVOZ A VÝVOJ LETADEL

Emise, které produkuje letecká doprava, tvoří asi 3 % celkových emisí oxidu uhličitého.

Oxid uhličitý (CO₂) je jedním z hlavních skleníkových plynů, které jsou považovány za příčinu globálního oteplování.

4.1 Obchodování s emisemi

Jedním z ekonomických nástrojů, který má zajistit zlepšení stavu životního prostředí s co nejnižšími náklady, je obchodování s emisemi. Systém funguje na principu snížení firemních nákladů na zamezení znečištění životního prostředí a prostřednictvím toho i snížení nákladů z hlediska celospolečenského.

Cílem EU je snížit množství skleníkových plynů oproti roku 1990 o pětinu do roku 2020.

Citace z článku EU ETS (emisní obchodování – letectví) Ministerstva životního prostředí:

Dne 19. listopadu 2008 byla schválena směrnice Evr. parlamentu a Rady č. 2008/101/ES, na základě které jsou do systému emisního obchodování EU ETS zařazeni provozovatelé letadel přistávající nebo vzlétající na/z letišť některého z členských států EU, Norska, Islandu a Lichtenštejnska. Směrnice 2008/101/ES byla transponována do českého právního řádu zákonem č.164/2010 Sb., kterým se mění zákon č. 695/2004 Sb. o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů.

zdroj: http://www.mzp.cz/cz/smernice_eu_ets

4.2 Systém EU ETS

Systém EU ETS zpoplatňuje každou tunu vypuštěného uhlíku. Přinutil představitele společností, aby se začali programově zabývat náklady spojenými s emisemi a uvědomili si vliv emisí (a jiných škodlivin) na životní prostředí. Usiluje se o to, aby se podniky začaly chovat hospodárněji a spolupracovaly na zlepšení životního prostředí.

Emisní obchodování pro provozovatele letadel bude zahájeno v roce 2012 a koncem dubna roku 2013 dojde k prvnímu vyřazení emisních povolenek. V současnosti jsou stanovena dvě obchodovací období:

- První období (pouze pro rok 2012) – rozdělení povolenek představujících 97 % historických emisí (průměr vyprodukovaných emisí za roky 2004 – 2006) mezi letecké provozovatele
- Druhé období (rok 2013-2020) – snížení množství povolenek na 95 % emisí

V obou obchodovacích obdobích mohou provozovatele letadel zdarma požádat o přidělení emisních povolenek a zároveň v obou obdobích proběhne dražba povolenek ve výši 15 %.

Provozovatelé od roku 2010 musejí zjišťovat a vykazovat údaje o emisích CO₂ a tunokilometrech. Získané údaje pak předkládají Ministerstvu životního prostředí do 15. března následujícího roku. Od 1. ledna 2012 musí všichni letečtí dopravci v EU snížit skleníkové emise, jinak je čeká trest v podobě vypovězení z letišť, viz citace z článku EU ETS (emisní obchodování – letectví) Ministerstva životního prostředí.

Počátkem roku 2013 vstupuje v platnost nové nařízení Evropské komise č. 601/2012 upravující postupy zjišťování a vykazování ročních emisí CO₂ a údajů o tunokilometrech. Toto nařízení od roku 2013 nahrazuje vyhlášku MŽP č. 287/2010 Sb. o provádění některých ustanovení zákona o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v oblasti letectví.

Zdroj: http://www.mzp.cz/cz/smernice_eu_ets

4.3 Dopad na ceny letenek

Zpáteční letenka	Nárůst ceny při očekávané ceně povolenky 6 EUR v roce 2020	Nárůst ceny při očekávané ceně povolenky 30 EUR v roce 2020
Krátká vzdálenost (500 km)	0,9 EUR	4,6 EUR
Střední vzdálenost (1 500 km)	1,8 EUR	9 EUR
Dlouhá vzdálenost (6 500 km)	7,9 EUR	39,6 EUR

Tabulka č.5.: Nárůst ceny letenek při různých cenách povolenek (7)

4.4 Typy letadel

Pro přepravu cestujících low-cost dopravci používají většinou jeden typ letadel. A to z důvodu snížení nákladů na údržbu. Technici a piloti by se museli školit na více typů letadel, což by se prodražilo. Většina low-cost dopravců disponuje moderní flotilou, protože modernější letadla nevyžadují tak velkou péči, jsou úspornější a mají delší dolet. Například společnost Ryanair disponuje 305 Boeingy 737-800, Wizzair 39 Airbusey A320 s průměrným stářím 3 roky. Z důvodu zvýšení využití letadel tyto společnosti požadují od výrobce letadel zvýšení kapacity počtu sedadel. Tím dojde ke snížení komfortu cestujících. Pokud cestující vyžaduje více místa, některé low cost společnosti nabízejí možnost příplatku za sedadlo se zvětšeným prostorem pro nohy, viz kapitola 2.1. Výpočet ceny letenky, kde příplatek u společnosti Wizzair činil 216 Kč.

Provozovatelé	počet letadel	průměrné stáří flotily	typ letadel
Ryanair	305	3	Boeing 737-800
easyJet	148	4	105xAirbus 319, 43xAirbus 320
Wizzair	39	3,2	Airbus A320
Smartwings	28	9,9	22xBoeing 737-800, 3xBoeing 737-700, 9xCessna680
jet2.com	42	22,9	27xBoeing 737-300, 4x Boeing 737-800, 11xBoeing 757-200
Norwegian	63	6	52xBoeing 737-800, 11xBoeing 737-300
Vueling	59	7,9	56xAirbus 320, 3xAirbus 319
Air Berlin	135	5	30xAirbus A320-200, 12xAirbus A321-200, 13xAirbus A330-200, 13xAirbus A330-200, 21xBoeing 737-700, 37xBoeing 737-800...

Tabulka č.6.: Průměrné stáří a počet letadel nízkonákladových provozovatelů (rok 2012) (5)

5 NÁKLADY LETECKÝCH DOPRAVCŮ NA PROVOZ

Logicky každý letecký dopravce se snaží dosáhnout nejnižších možných nákladů na svůj provoz. Tyto náklady jsou strategicky důležité pro letecké dopravce, a proto je pečlivě tají. Veřejnosti poskytují pouze ekonomické výsledky za minulý rok, které publikují ve výročních zprávách.

Low-cost dopravci	RPK (mln) (osobokilometry)	load factor %	cestující (mln)	zaměstnanci	operating profit mln(€)
Ryanair	94	83	72	8388	516,2
Airberlin	52,14	78,2	35,3	9113	247
easyjet	61,3	87,3	54,5	7300	383,5
klasičtí dopravci					
Lufhtansa	200,3	77,6	100,6	119084	820
Emirates	160,4	66,7	33,9	42442	104
British Airways	117,3	72,6	34,2	37281	600,1

Tabulka č.7.: Výroční provozní informace klasických a low-cost dopravců v roce 2011 (5)

V tabulce jsem srovnal tři nízkonákladové dopravce s třemi klasickými dopravci. Všimněme si load factoru, který nám říká, jak jsou vytížená letadla. Průměrné vytížení letadel vybraných nízkonákladových dopravců se rovná 82,8%. U klasických dopravců je to 72,3%, tedy o 10% méně. Je to dáno zvětšeným počtem sedadel v letadle na úkor komfortu cestujících, ale i plně obsazeným letadlům díky nízkým cenám letenek. Dále si všimněme počtu zaměstnanců, který se u nízkonákladových dopravců pohybuje kolem čísla 8267, zatímco u klasických dopravců je to neuvěřitelných 66269 zaměstnanců. Na jednoho zaměstnance nízkonákladového dopravce připadá průměrně 6519 cestujících a u klasických dopravců pouze 849 cestujících. Je to dáno snahou maximálně snížit personální náklady. Osobokilometry tady nehrají důležitou roli, chtěl jsem tím znázornit rozdíl mezi fungováním liniové sítě, kterou používají nízkonákladoví dopravci (krátké tratě) a hub and spoke sítě, kterou používají klasičtí dopravci (dlouhé tratě).

5.1 Personální náklady

Tyto náklady jsou klíčové pro letecké dopravce. Představují 25-35% z celkových nákladů. Personálními náklady se zde rozumí výše mezd zaměstnanců, jejich školení (například výcvik pilota na konkrétní typ letadla stojí leteckou společností více než 1 milion Kč) a produktivita práce.

Produktivitou se rozumí poměr vybraného parametru:

- Počet přepravených cestujících
- Nalétané osobokilometry
- Zisk apod.

k počtu zaměstnanců.

Nízkonákladoví dopravci najímají méně personálu než klasičtí dopravci. Cílem je sestavit mladý personál, jehož náklady jsou o 30% nižší než u klasických dopravců. Personál low-cost dopravců má nižší mzdy (nevyplácí se prémie za léta praxe) a smlouvy se podepisují v zemích, kde je to pro danou společnost výhodnější. Počet zaměstnanců je také nižší v porovnání s klasickými dopravci (snaha snížit náklady za personál).

5.2 Produktivita práce

Světová ekonomická krize, která začala v roce 2008 na americké burze nutí letecké společnosti ke zvýšení produktivity práce, která je pro ně životně důležitá. Podle zdrojů asociace evropských aerolinií AEA dochází od roku 1991 k výraznému růstu produktivity práce evropských leteckých dopravců. Nejproduktivnější jsou zejména low-cost dopravci oproti klasickým evropským a americkým dopravcům, jejichž produktivita je nedostatečná. Výsledkem snižování nákladů je také snížení počtu zaměstnanců. Například třetí největší (největší na světě z profitu z prodaných letenek) americký letecký dopravce American Airlines, který funguje od roku 2011 v režimu bankrotové ochrany, chce propustit v roce 2012 12 až 14 tisíc zaměstnanců, to je 16% své pracovní síly.

V polovině devadesátých let piloti zemí Evropské Unie měli vyšší platy o 37% oproti pilotům v USA a kabinový personál měl platy vyšší až o 58%. Některé letecké společnosti, aby snížily výši mezd zaměstnanců, zavedly metodu zvanou „delokalizace práce“. Nejlépe si ji můžeme ukázat na příkladu low-cost dopravce Ryanair, který přinutil své zaměstnance (i zaměstnance pracující na základnách v jiných zemích) podepsat smlouvy podle právních

předpisů, které jsou nejvýhodnější pro leteckou společnost. Například zaměstnanci společnosti Ryanair pracující v Belgii jsou zaměstnaní podle irského právního řádu (mají stejné mzdy jako zaměstnanci Ryanair v Irsku) s platy menšími než požaduje belgický právní řád.

5.3 Náklady na palivo

Ceny leteckého paliva se liší na různých kontinentech, letištích, ale i zemích. Proto letečtí dopravci snaží tankovat svá letadla v místech s nejnižší cenou paliva. Rozdíly v cenách paliva se odvíjejí od trhu, místa zpracování, konkurence na letištích, poplatků a jiných aspektů.

5.3.1 Metody snížení nákladů na LPH

Jelikož letečtí dopravci musí publikovat tarify s ročním předstihem, je pro ně těžké odhadnout budoucí cenu paliva. Chyba v předpovědi může vést k výrazným finančním ztrátám. Aby snížili riziko ztrát, hledají obranu v tzv. hedgingu LPH. Hedging LPH je systém, kdy letecká společnost dopředu nakoupí určité množství paliva na určité období za dohodnutou pevnou cenu. Ta se v budoucnu nemění v závislosti na změnách cen LPH. Pokud ale dojde k poklesu cen LPH na světových trzích, letecká společnost tím může utrpět značnou finanční ztrátu a naopak při zvýšení cen LPH letecká společnost ušetří.

Další metodou je tankování letadel na letištích s nejnižšími cenami LPH. Letecký dopravce nechá natankovat do letadla maximální množství paliva, které je vyšší než je potřeba pro daný let. Důležitá je také kvalitní dopravní síť, kterou provozují letecké společnosti a výhodný poměr mezi rychlostí a spotřebou. Při zkrácení doby letu o 2 minuty v případě Boeingu 737 dochází k úspoře 90 kg paliva. V případě některých low-cost dopravců, kteří denně provedou 200 letů, představuje úspora 18 tun paliva ($25\,352\text{ dm}^3$ při hustotě paliva 710 kg/m^3) při ceně 1 € na 1 litr 25 352 € (633 800 Kč) na den, za rok 9 253 480 € (231 337 000 Kč).

5.4 Stravování na palubě letadel

Určitým standardem na palubách letadel se stalo občerstvení, které je většinou zahrnuto v ceně letenky. Pravidlem je, že čím delší let, tím více chodů jídel. Na

transatlantických letech, respektive letech trvajících více než 6 hodin, je na palubě letadel více tříd pro cestující. Vyšší třída poskytuje větší množství občerstvení (něco jako all inclusive). Letečtí dopravci se snaží, aby let pro cestující proběhl bez menších problémů a nemohou si dovolit komplikace, jako je otrava z jídla. V nejhorších scénářích je letadlo nuceno přistát na nouzovém letišti a tím letecká společnost přichází o nemalé peníze. Proto většina leteckých společností si nechává zajistit občerstvení cateringovými společnostmi. Mohou to být dceřiné společnosti provozovatelů nebo nezávislé společnosti. Mezi ty největší patří společnost LSG Sky Chefs založena leteckým dopravcem American Airlines, nyní patří Lufthanse. Ta dodává svá jídla nejen Lufthanse, ale i dalším 300 leteckým provozovatelům. Nejlepším cateringem se může pochlubit letecký dopravce Etihad, který byl v roce 2012 oceněn za nejlepší catering na palubě svých letadel.

5.4.1 Catering low-cost dopravců

Stejně jako klasičtí dopravci i low-cost dopravci si konkurují různými službami. Mezi ně patří catering, který poskytuje většina leteckých low-cost dopravců.

Low cost dopravci nabízejí občerstvení pouze za příplatek. Vzhledem k délce letů, které trvají maximálně 4 hodiny, tento servis většina cestujících nevyužije. Některé společnosti, jako je Ryanair, umožňují si vzít vlastní jídlo na palubu letadla, výjimkou jsou teplé nápoje. Opakem je letecký provozovatel Air Berlin, který bývá často označován jako „polonízkonákladový“ dopravce. Ten nabízí zdarma na palubě občerstvení a tisk.

Kromě jídla lze také využít možnosti palubního obchodu, kde si lze koupit různé druhy parfémů, kosmetiku, hračky, alkohol a jiné věci oproštěné od DPH. V době vánočních svátků společnosti nabízejí slevy až 20% na tyto výrobky s cílem zvýšení zisku za daný let.

5.5 Náklady na prodej leteckých služeb

Webové stránky low-cost dopravců nabízejí široké spektrum nabídky, od pronájmu automobilu, přes pronájem parkovního místa, po nabídku hotelových služeb. Provozovatel Ryanair má speciální server www.ryanairhotels.com, v podstatě je to databáze hotelů v destinacích, kde provádí své lety. Na těchto stránkách si mohou cestující objednat ubytování v hotelech, většinou za zvýhodněné ceny.

Již několik let se setkáváme pouze s elektronickými letenkami. Důvodem je snížení nákladů na distribuci a prodej letenek prostřednictvím call center a webových stránek leteckých společností.

Na distribuci a prodej letecké přepravy si letečtí dopravci vyčleňují okolo 10% z celkových provozních nákladů. Mezi ně patří:

- odměny cestovním kancelářím (4% z nákladů)
- poplatky za počítačové rezervační služby (3-4% z nákladů)
- poplatky za kreditní karty (2-3% z nákladů)

Pro prodej letenek mají letečtí dopravci několik způsobů. Je to buď přímý prodej prostřednictvím vlastních zdrojů, např.:

- prodejní kanceláře leteckých společností
- call centra (telefonická rezervační střediska)
- webové stránky
- přímý prodej firemní klientele a v určitých případech (u speciálních tarifů i cestovním kancelářím)

nebo prostřednictvím vnějších zdrojů, např.:

- cestovní kanceláře
- on-line cestovní agentury

Do roku 2007 letečtí dopravci vypláceli cestovním kancelářím nejdříve 9% a před zrušením provizí jen 1% IATA provize z ceny letenky. Ve snaze uspořit své náklady většina provozovatelů se rozhodla pro jejich zrušení, což způsobilo zánik mnoha cestovních kanceláří, které byly přímo závislé na těchto příjmech. Uspořené náklady byly použity na nákup nové techniky, která je zásadní pro provoz a konkurenceschopnost leteckých dopravců.

5.6 Poplatky a taxy

Výše poplatků a tax jsou závislé na rozhodnutí státních orgánů. ICAO i IATA se je snaží již delší dobu omezit. Pro nízkonákladové dopravce jsou ceny poplatků a tax určující ke stanovení strategie provozu. Mezi hlavní poplatky patří:

- letištní poplatky
- přistávací poplatky
- navigační poplatky
 - ✓ přeletový poplatek (poplatek ŘLP za traťové služby)
 - ✓ přibližovací poplatek (poplatek ŘLP za koncové služby)
- hlukové poplatky
- poplatky za parkování
- poplatky za balisáž (osvětlení RWY)

5.6.1 Přistávací a hlukové poplatky

Přistávací poplatky jsou závislé na velikosti letadla. Konkrétně se jedná o hmotnost „Maximum Total Weight Authorised“ ,v překladu „Maximální povolená vzletová hmotnost letadla“ a hlukové kategorie. Hlukové kategorie se řídí podle kap. 3 ICAO Annex 16/I. Klasifikují se do 4 pásem. Přípustné hladiny hluku jsou funkcí vzletové hmotnosti letadla a počtu pohonných jednotek. Snahu EU a USA společně s ICAO a EUROCONTROL o snížení hluku letadel můžeme přirovnat ke snaze snížení emisí v automobilové dopravě, kde pohonné jednotky automobilů se dělí do několika kategorií podle množství vypouštění uhlíkových plynů.

Podmínky rozřazení do hlukových pásem jsou definovány podle „Study of Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports“.

hlukové pásmo	meze ΣM	poznámka
• pásmo 1	$\Sigma M = 0$ až 5 dB	zvýšený limit pro kap. 3
• pásmo 2	$\Sigma M = 5$ až 8 dB	
• pásmo 3	$\Sigma M = 8$ až 10 dB	
• pásmo 4	$\Sigma M > 10$ dB	vyhovuje kap. 4 ICAO Annex 16/I

rozpětí kumulativních hodnot	skupina letadel	hlukové pásmo EU	hluková kategorie LKPR
-0,1 až -5,0 dB	okrajově vyhovující	1	4
5,1 až -8,0 dB	potenciálně okrajově vyhovující	2	3
-8,1 až -10,0 dB	plně vyhovující	3	3
méně než -10,0		4	2 až 1

Tabulka č.8.: Řazení letadel do hlukových kategorií na letišti Praha Ruzyně (LKPR) (8)

Nízkonákladoví dopravci z důvodu vysokých letištních a přistávacích poplatků velkých letišť létají na méně frekventovaná letiště, například místo přistání na londýnském letišti Heathrow přistávají na odlehlejších letištích, jako je Stansted (45 km od Londýna), Getwick (40 km od Londýna) nebo Luton (50 km od Londýna).

Letiště Stansted

Je třetím největším letištem ve Velké Británii co se týče kapacity provozu. Létá sem většina low-cost dopravců v čele s irským Ryanair, který zde má hlavní pobočku pro Velkou Británii.

Stansted EGSS (1 dubna 2011)		
	1. duben-31. říjen (GBP)	1. listopad-31. březen (GBP)
MTOW < 16 tun	120,68	108,46
16 tun < MTOW < 55 tun	180,23	133,76
55 tun < MTOW < 250 tun	294,75	165,87
MTOW > 250 tun	507,83	287,3

Tabulka č.9.: Přistávací poplatky na londýnském letišti Stansted. Červeně poplatky týkající se boeingu 737-800, který je nejvíce používán mezi nízkonákladovými dopravci (9)

Letiště Gatwick

Je druhým největším letištem ve Velké Británii co se týče kapacity provozu. Z České republiky sem létá společnost easyJet.

Gatwick EGKK (1 dubna 2011)		
	1. duben-31. říjen (GBP)	1. listopad-31. březen (GBP)
MTOW < 16 tun	462,54	462,54
16 tun < MTOW < 55 tun	462,54	0
55 tun < MTOW	521,83	0

Tabulka č.10.: Přistávací poplatky na londýnském letišti Gatwick. Červeně poplatky týkající se boeingu 737-800, (11)

Letiště Luton

Jedná se o menší letiště, dopravu do Londýna zajišťují autobusy, z České republiky sem létá dopravce Wizzair.

Luton EGGW	
	(GBP)
základní poplatek za přistání	114,37
plus za každou tunu	1,7
minimum (za přistání)	175,54

Tabulka č.11.: Přistávací poplatky na londýnském letišti Luton (10)

5.6.2 Letištní poplatky

Letištní poplatek je v podstatě cena, kterou musí zaplatit cestující za použití letiště, tzn. služby na letišti, zajištění bezpečnosti. Letištní poplatek je uveden na letence (voucheru) a je na ní znázorněn odděleně. Je to poplatek, který musíme připočítat k ceně letenky. V některých případech může tento poplatek být vyšší než samotná cena letenky.

... Z: Praha / Ruzyně (PRG) / Česká republika		... Délka letu: 1h 00min	
... Do: Ostrava / Mošnov (OSR) / Česká republika			
	Odlet: Praha (PRG) Přilet: Ostrava (OSR)	09:15, St 22.04.2009 10:15, St 22.04.2009	Číslo letu: OK 0016 Aerospaiale/Alenia ATR42
... Z: Ostrava / Mošnov (OSR) / Česká republika		... Délka letu: 1h 00min	
... Do: Praha / Ruzyně (PRG) / Česká republika			
	Odlet: Ostrava (OSR) Přilet: Praha (PRG)	07:00, Ne 26.04.2009 08:00, Ne 26.04.2009	Číslo letu: OK 0019 SAAB SF340
Cestující	Cena bez poplatků	Taxy	Transakční poplatky
#1 MR Jan Novotný	3 990 CZK	1 390 CZK	490 CZK
CELKOVÁ CENA:	3 990 CZK	1 390 CZK	5 870 CZK
... Kontaktní údaje			
Telefon 1: 602602602		E-mail: info@maxi-letenky.cz	
... Vystavení a doručení letenky			
Způsob doručení: Elektronická letenka Adresa: Nám. Svobody 17, Brno, 602 00, Česká republika Telefon: +420 542424242 Fax: +420 5 39000110 E-mail: letenky@studentagency.cz Poznámka #1: Letenku je možné dle podmínek rezervace uhradit a vyzvednout nejpozději do: 08.04.2009 . Letecká společnost si vyhrazuje právo na změnu požadovaného termínu pro vystavení letenky, popř. ceny nebo výše letištních poplatků, a to do vystavení letenky.			
... Způsob platby			
<input type="radio"/> Vkladem na účet <input type="radio"/> Hotově při převzetí <input type="radio"/> Kartou online <input type="checkbox"/> Souhlasím s těmito Tarifními podmínkami a Přepravními podmínkami			

Obrázek č.6. : Transakční poplatky a taxy

Výše letištního poplatku se liší mezi státy, ale i mezi letišti jednotlivých států. Pražské letiště Václava Havla od 31. března 2013 zvýší letištní poplatky o 7,3%, cestující si tak připlatí o 40 Kč více než v současnosti, kdy poplatek činí 508 Kč.

Tyto poplatky se v současné době v Evropě pohybují v rozmezí 12 až 40 euro.

5.7 Náklady na údržbu letadel

Výše nákladů na údržbu je závislá na druhu letadlového parku. Velká letadla jako je Boeing 747, Airbus A340 vyžadují delší dobu na opravy, čímž se zvyšuje nevyužitelnost těchto letadel. Velký vliv má také různorodost letadlového parku. Velký počet typů letadel vyžaduje velký počet specializovaných dílen, početný personál a rozsáhlé sklady náhradních dílů. Náklady na údržbu činí 10-13% z celkových nákladů aerolinií, proto letadlová flotila dopravců, jako je Ryanair, easyJet, Wizzair, Smart Wings se skládá, až na výjimky, z jednoho typu letadel většinou se zvětšeným počtem sedadel. Většina těchto nízkonákladových dopravců využívá služby Boeingu 737-800 se 189 místy pro pasažéry. Ve srovnání s Boeingem 737-700 je to o 40 míst víc. Základní snahou je, aby náklady na údržbu nepřekročily přínosy, které údržba přináší. Proto nízkonákladoví dopravci disponují mladým parkem letadel s průměrným stářím 5 let, která nevyžadují tak velký rozsah

údržby, jako je to u starších typů. Dalším faktorem je také bezpečnost. V současné ekonomické situaci si nikdo z leteckých dopravců především z těch nízkonákladových nemůže dovolit havárii svého letadla. Z historie je známo mnoho případů, kdy havárie letadla způsobila zánik celé letecké společnosti.

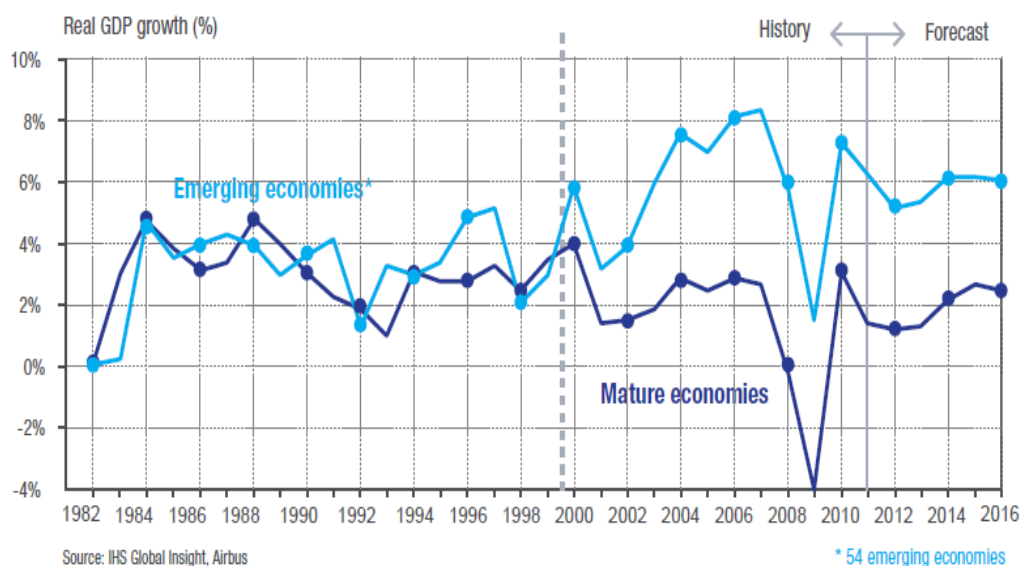
6 PŘEDPOVĚĎ VÝVOJE LETECKÉ DOPRAVY V LETECH 2012-2031

Výrobce dopravních letadel firma Airbus, která má sídlo v Toulouse, každým rokem zveřejňuje vlastní předpověď vývoje světové ekonomiky a její dopad na leteckou dopravu. Následující předpověď je převzata z dokumentu firmy Airbus (Airbus Global Market Forecast 2012-2031).

6.1 Hrubý domácí produkt (HDP)

Jednou z hlavních proměnných ekonomického růstu je HDP (hrubý domácí produkt). Je klíčovým ukazatelem vývoje národního hospodářství a měří výkonnost ekonomiky, dále slouží k odhadu ekonomického rozvoje země. To znamená, čím vyšší procento HDP ekonomiky dané země, tím vyšší přírůstek bohatství.

Airbus očekává 3,1% roční růst světové ekonomiky v příštích 20 letech. U rychle se rozvíjejících zemí, jako je Čína, Indie a dalších, se očekává roční růst 5,3% a u vyspělých zemí 2,1%.



Graf č.4: Růst HDP od roku 1982-2016 (2)

Emerging economies- rozvojové země

Mature economies-vyspělé země

Graf č.4 znázorňuje hodnotu HDP vyspělých a rozvíjejících se zemí za posledních 20 let a předpověď na další čtyři roky. Je zde vidět propad na světové burze v roce 2008, který se projevil na hodnotě HDP, která v roce 2009 činila -4% u vyspělých zemí a zhruba 1,5% u rozvíjejících zemí.



Žebříček zemí podle HDP (2)

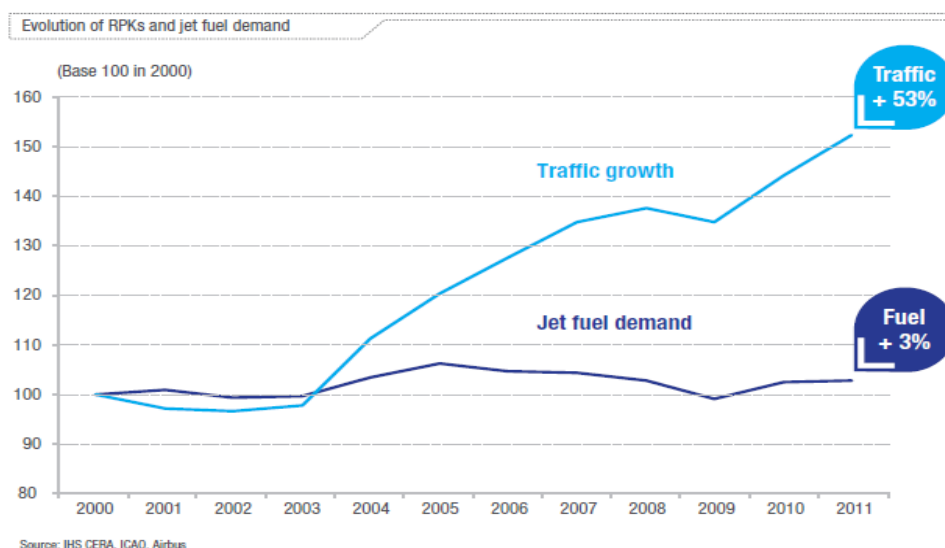
Z žebříčku, který znázorňuje pořadí zemí podle výše HDP, můžeme vyčíst, jak se Čína (třetí největší světová ekonomika) během 20 let posunula z 12. místa na 3. místo za Japonsko a USA. Od roku 2025 se očekává, že Indie (v současnosti osmá největší světová ekonomika) se stane třetí největší světovou ekonomikou.

6.2 Vývoj ceny ropy

S rostoucím počtem světové populace a zvýšením objemu obchodovatelného zboží na světovém trhu se očekává, že suroviny budou mít větší podíl na světovém trhu. Ropa bude nadále představovat významnou položku ve světě komodit a nadále se očekává její cenový růst na komoditním trhu z důvodu stále větší poptávky.

Vlivem vývoje letadlové techniky se dosáhlo radikálního snížení spotřeby paliva, což má za výsledek konstantní křivku poptávky paliva (zvýšení poptávky paliva pouze o 3%

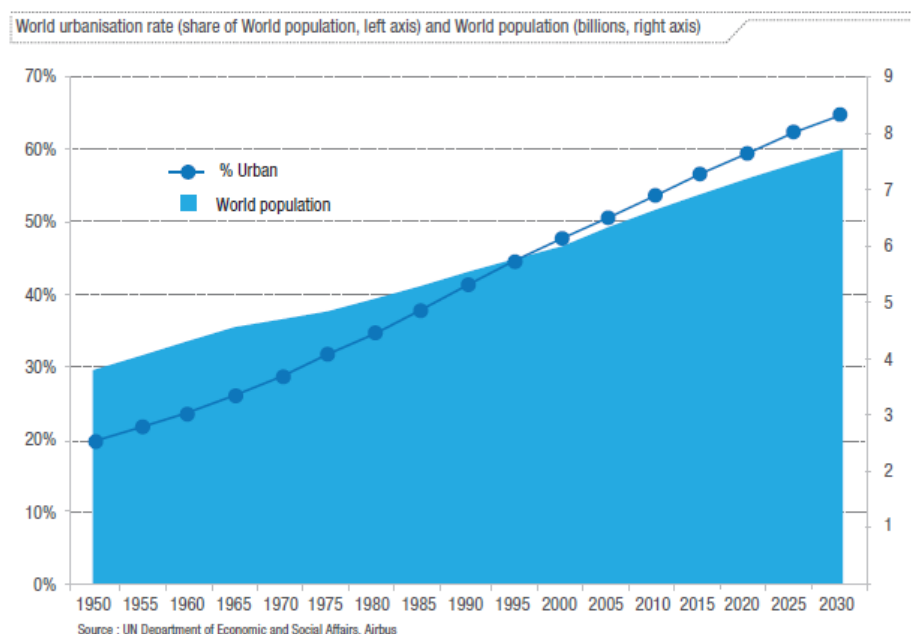
od roku 2000) oproti 53% nárůstu letecké dopravy, kterou znázorňuje následující graf. Tomuto výsledku vděčíme díky nahrazení starých typů letadel za nová úspornější letadla a změně postupů řízení letadel vyplývající z hlukových požadavků na letištích, která byla za posledních pár let zpřísněna, viz. kap. 3 ICAO Annex 16/I.



Graf č.5.: Nárůst letecké dopravy a poptávky paliva (2)

6.3 Urbanizace

V roce 2010 podíl obyvatel Země žijících v městských oblastech stoupl z jedné třetiny v roce 1950 na více než jednu polovinu. V roce 2030, kdy velikost populace stoupne ze 7 miliard na 8,2 milardy, se očekává tempo urbanizace 2% za rok, což představuje 60% světové populace neboli 5 miliard lidí v roce 2030 viz. Graf č. 6.



Graf č.6.: Zobrazení růstu urbanizace a světové populace v rozmezí let 1950-2030 (2)

% urban-procento urbanizace

world population-světová populace

Předpokládá se, že lidé hledající práci a lepší bydlení budou migrovat do velkých městských středisek. Tato střediska poskytují levnější dopravu do práce, kulturní vyžití, rychlejší informace a další.

Počet měst s více než 5 milióny občanů se během let 1985 až 2010 zvýšil z 27 na 61. Tento počet se do roku 2025 zvýší na 96. V současnosti 62% těchto městských aglomerací se nachází v Asijsko-Pacifické oblasti. Většina takovýchto měst se stane hlavními huby (úzlovými městy) leteckých dopravců.

6.4 Turistika a cestování

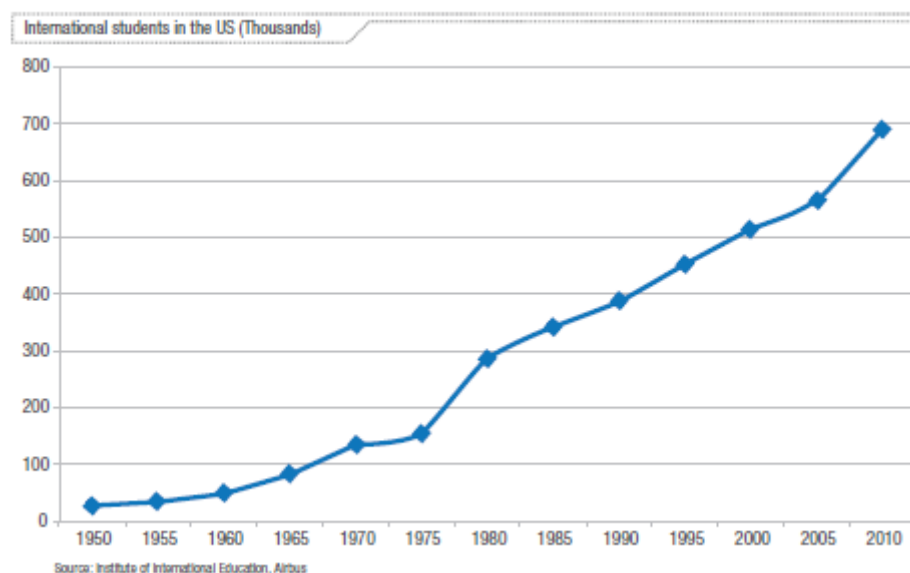
Hlavními důvody cestování jsou:

- Dovolená, odpočinek (54% letů v roce 2010)
- Návštěva příbuzných (30% letů v roce 2010)
- Práce, business (16% letů)

Podle Světové organizace cestovního ruchu (WTO) bylo v roce 2010 51% cestovního ruchu umožněno díky letecké dopravě. To by se podle odhadů mělo zvýšit na 52% v roce 2020.

Z důvodu potřeby zaplnění letadel se letečtí provozovatelé rozhodli nabízet tzv. „last minute“ nabídky za zvýhodněné ceny, které jsou nabízeny jen několik dní před odletem. Tyto nabídky ve velkém počtu využívají především mladé osoby, studenti nebo lidé, kteří chtějí navštívit své příbuzné a kteří nemají problém během pár dnů odcestovat na několikadenní výlet.

Velké procento cestujících tvoří studenti, kteří chtějí studovat v cizích zemích a lidé hledající lepší pracovní příležitosti. Podle Institutu mezinárodního vzdělávání (IIE) více než 700 tisíc zahraničních studentů studuje v USA. Pro tento druh cestujících se jeví letecká doprava nejvýhodnější z hlediska pohodlí a rychlosti dopravy.



Graf č.7.: Křivka počtu zahraničních studentů v USA (2)

Je všeobecně znám rychlý vývoj IT technologií, které nám usnadňují způsob komunikace a které se staly neodmyslitelnou součástí businessu. Většina domácností a firem se naučila používat komunikační programy, jako je např. Skype, Facebook nebo Twitter. Dnes není problém se kontaktovat s lidmi na druhé straně zeměkoule. I přes vývoj těchto komunikačních technologií budou před videokonferencí preferována setkání z očí do očí, tzn. pracovní cesty budou nadále tvořit významnou součást obchodního světa.

Letečtí dopravci budou i nadále hledat způsoby jak snížit náklady na cestujícího prostřednictvím větších a úspornějších letadel, jako jsou Boeing 787 Dreamliner nebo Airbus A380.

6.5 Konkurence mezi leteckou a železniční dopravou

Nástupem vysokorychlostních vlaků ve druhé polovině 20. století vznikla nepřímá konkurence letecké dopravě. Nynější délka vysokorychlostní železniční sítě činí 14 600 km a 90% se nachází v Evropě, Číně a Japonsku. Čína se může pochlubit nejrychlejší železnicí, po které jezdí vlaky průměrnou rychlostí 350 km/h a jejich maximální rychlost končí na hodnotě 394,2 km/h.

Hlavní nevýhodou letecké dopravy je doba nutná k odbavení cestujícího, celní pasová kontrola a bezpečnostní opatření, která stále více omezují pocit naší svobody.

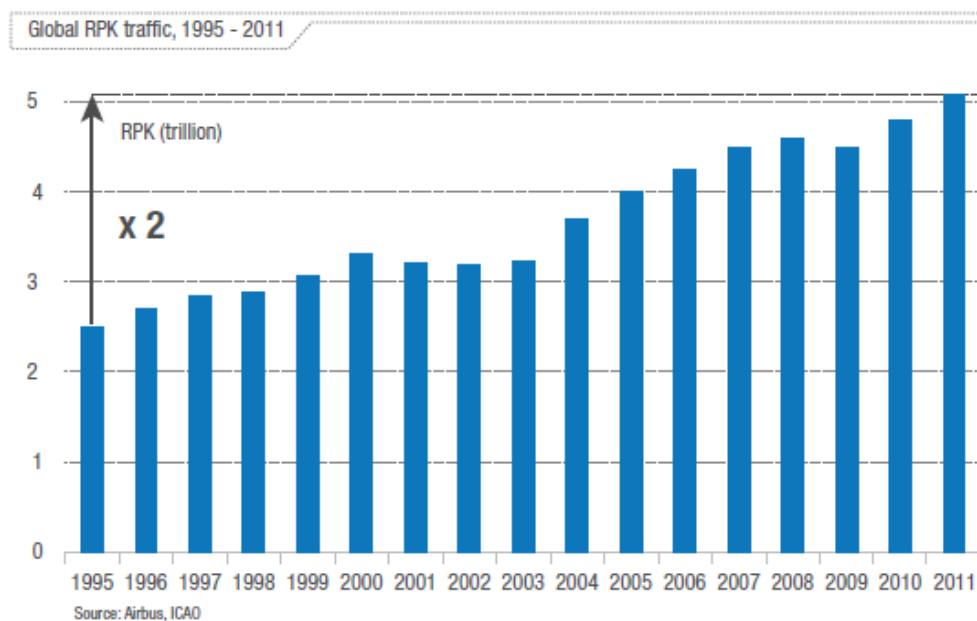
Hlavním faktorem rozhodujícím ve volbě cestujícího mezi letadlem a vlakem je doba přepravy mezi dvěma městy. V případě vlaku, jehož rychlost se přiblížila některým turbovtulovým letadlům, je hlavní výhodou absence bezpečnostních kontrol a krátká doba odbavení na nádraží ve srovnání s letištěm.

Na jistých vzdálenostech je někdy výhodnější využít železniční síť, protože doba dopravy z centra města na nádraží je většinou kratší než na letiště. Nicméně je stále častější umístění nádraží ve vzdálenějších oblastech od center měst, a vzhledem ke stále zvyšujícím se pozemním nákladům, se snižuje dostupnost této služby a v průběhu času výhoda železniční sítě klesá.

V Evropě, kde rivalita mezi těmito druhy dopravy trvá už několik desetiletí i přesto, že v některých místech došlo k přechodu od vzdušné přepravy k pozemní, letecká doprava činí 60% domácí a regionální dopravy na trasách menších než 1000 km. Jedním z faktorů určujících, který dopravní prostředek bude preferován, je cena. Zejména nízkonákladová letečtí dopravci mají potenciál udržet a rozšířit trh letecké dopravy. Navzdory konkurenci mezi zmíněnými druhy dopravy dochází k jejich spolupráci nebo návaznosti, například některá velká uzlová letiště jsou spojena s přilehlými městy železniční sítí, která přispívá ke zvýšení přístupnosti letiště a tím k jeho rozvoji.

6.6 Vývoj letecké sítě

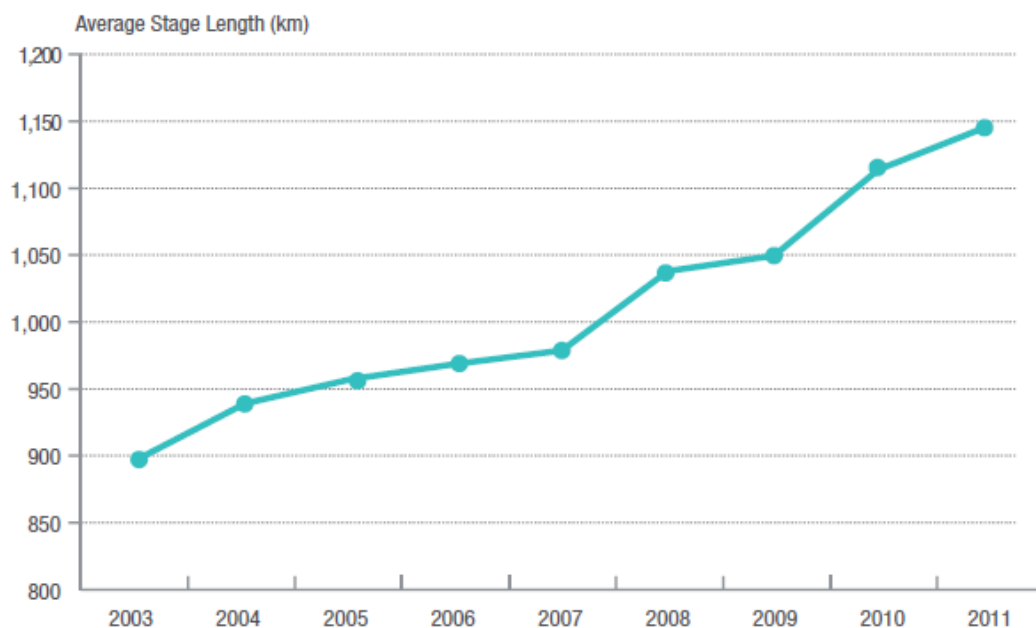
Během několika desetiletí se zvýšila hustota leteckého provozu. Vzhledem k příjmům podle osobokilometrů (RPK-Revenue Passenger Kilometres) se v roce 2011 zdvojnásobil objem letecké dopravy oproti roku 1995, viz. Graf č. 8.



Graf č.8.: Vývoj letecké dopravy v osobokilometrech (2)

Tomuto nárůstu vděčíme otevřením nových vzdušných tratí, zvětšením frekvence letů (vliv nízkonákladových dopravců provozujících přepravu na principu liniové sítě) a kapacity díky zavedení větších letadel. Počet nabízených míst na krátkých trasách v roce 2011 byl větší o 58% oproti roku 1995, zatímco počet přímých tratí (non-stop city pairs) v tomto období se zvýšil o 25%.

S rostoucím zájmem o leteckou dopravu došlo ke zvětšení průměrné délky linek evropských nízkonákladových dopravců z 900 km v roce 2002 na necelých 1500 km koncem roku 2012. Tento vývoj zobrazuje graf č.9.



Graf č.9.: Průměrná délka linky evropských low-cost dopravců v letech 2002-2012 (2)

Vzhled vzdušné sítě, jako například hustota tratí nebo konkurence mezi leteckými provozovateli má také vliv na typ letadel, která musí zabezpečit poptávku po letecké dopravě.

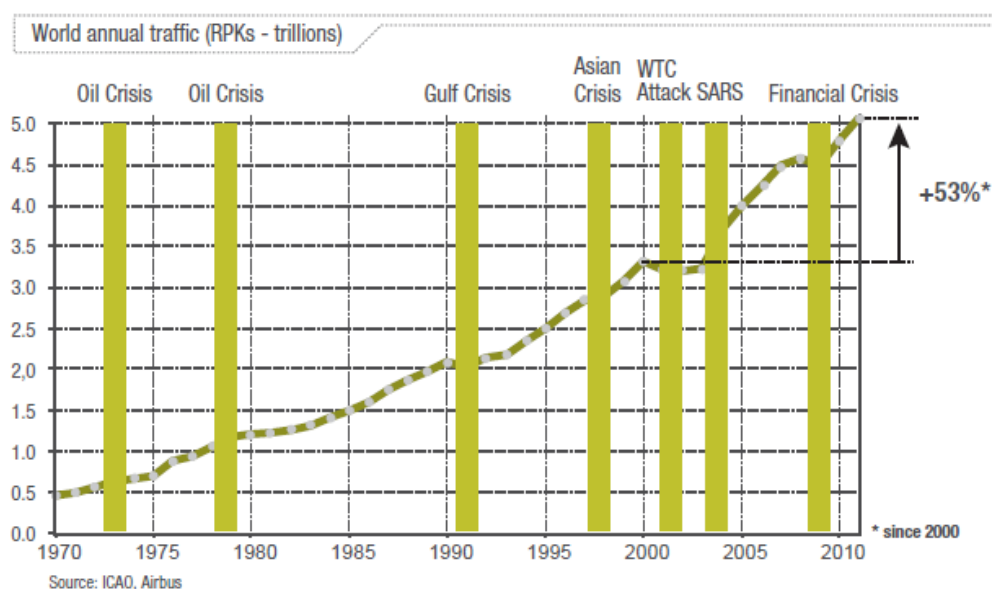
Existují tři způsoby jak vyhovět nárůstu dopravy:

- zvýšení frekvence letů
- zvýšení kapacity letů
- obojí najednou

Prvním krokem ke zvýšení působnosti na trhu leteckého dopravce je zvýšení frekvence letů. To může být limitováno dosažením určité minimální úrovně služeb, např. jeden let denně. Po dosažení této úrovně může letecký dopravce přistoupit současně ke zvětšení kapacity cestujících a frekvence letů např. zvýšením počtu letů během víkendu a počtu větších letadel v určitých dnech. Ke stagnaci nárůstu frekvence letů může dojít zaplněním kapacity vzdušného prostoru nad letištěm nebo nedostatkem místa na ploše letiště, což nedovoluje přijímat další letadla.

6.7 Osobní doprava

Z minulosti je známo, že letecká doprava je odolná vůči vnějším vlivům. V posledních letech musela čelit několika hrozbám, které ale neměly zásadní vliv na její dlouhodobý růst.



Graf č.10.: Vliv světových událostí na růst letecké dopravy (2)

RPKs-trillions-biliony

Oil crisis-ropná krize

Gulf crisis-válka v zálivu

Asian crisis-asijská krize

WTC attack-útok na World Trade Center v NY

Financial crisis-ekonomická krize

Například válka v zálivu během let 1990 až 1991 vyústila v 2,9% pokles světové dopravy vyjádřeno v RPKs (osobokilometry). Asijská krize zpomalila růst světové dopravy na 1,8%. Po útoku na světové obchodní centrum v New Yorku došlo k poklesu světové dopravy o 2,9% v roce 2001 a v roce 2002 už jen o 0,5%. Ani další události, které měly místo v prvním desetiletí 21. století, jako jsou nákaza SARS nebo světová ekonomická krize, nezabránilly v 53% nárůstu světové dopravy od roku 2000. Z toho vyplývá, že lidé jednoduše potřebují leteckou dopravu. Nicméně je zde jeden důležitý faktor, který nejsme schopni ovlivnit a tím je přírodní aktivita. Jistě si všichni pamatujeme konec roku 2010, kdy na světových letištích muselo strávit několik dnů tisíce cestujících z důvodu výbuchu

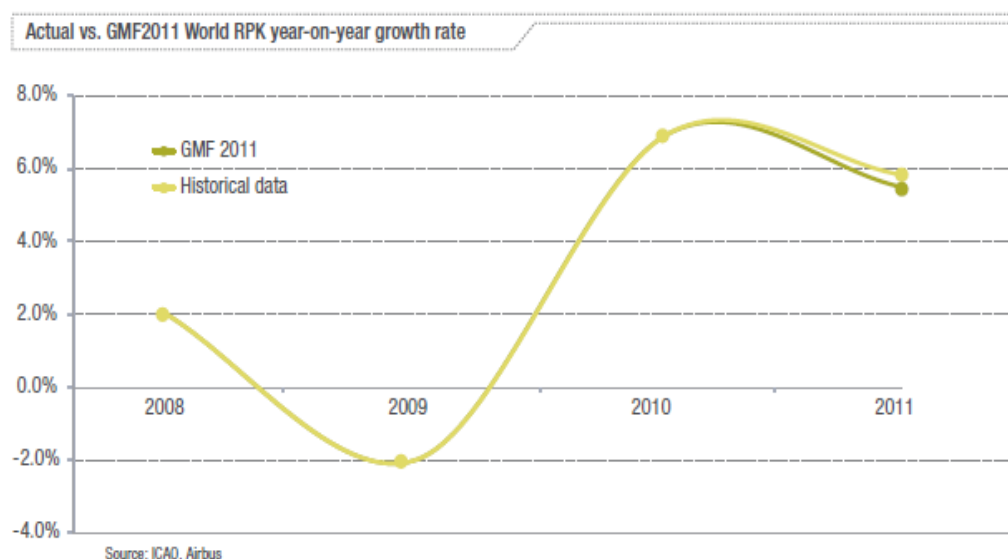
islandské sopky. Letečtí provozovatelé byli nuceni uzemnit svá letadla, čímž utrpěli nezanedbatelné finanční ztráty. Dodnes se spekuluje, zda bylo nutné uzavřít celý evropský vzdušný prostor.

Růst letecké dopravy posledních 40 let byl možný díky:

- stále se zvětšující světové populaci
- zbohatnutím střední třídy
- liberalizaci letecké dopravy-umožnění vzniku nízkonákladových dopravců, kteří donutili klasické dopravce k efektivnějšímu provozu, tzn. zvětšení produktivity svých flotil, efektivnější využití nákladového prostoru, vývoj huba and spoke systému sítě. To celé mělo za následek snížení nákladů na cestujícího a tím snížení ceny letenek.
- globalizace-zlepšení konektivity, které vyvolalo větší potřebu a schopnost cestování
- zlepšení úspornosti a operativnosti letadel.

6.7.1 Rok 2011 - rok výrazných politických změn

Růstu světové dopravy vděčíme hlavně rozvojovým regionům, jako jsou Rusko, Střední Východ, Jižní Amerika, Asie a jiné. Co se týče rozvinutých regionů, jsme nadále sledovali růst letecké dopravy, ačkoliv pomalejším tempem než je světový průměr.



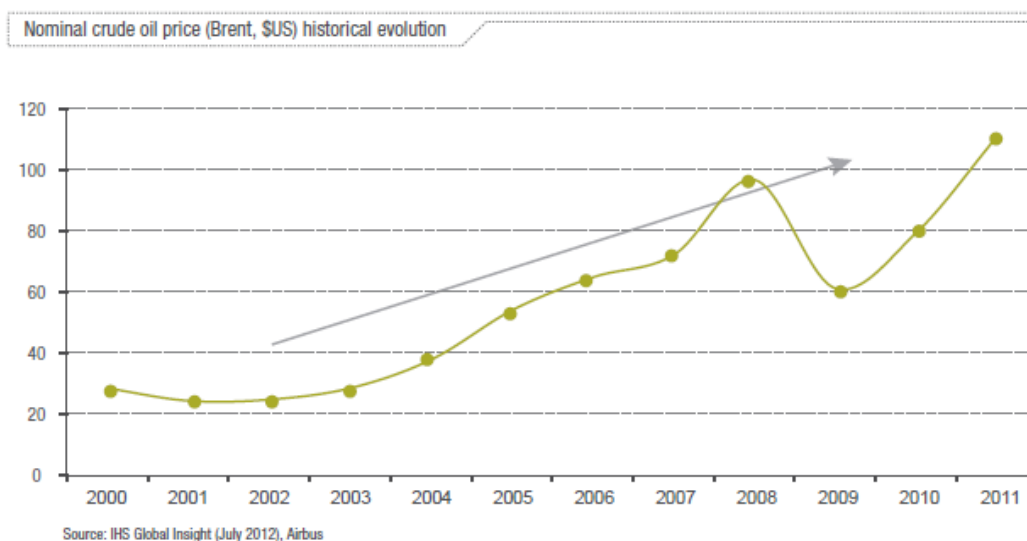
Graf č.11.: Křivka vývoje letecké dopravy podle RPK (2)

V roce 2009 došlo ke čtyřprocentnímu poklesu přepravených osobokilometrů ve srovnání s rokem 2008 na -2%. Rok 2009 byl příznivým pro dopravce, protože se dokázali odrazit z červených čísel na 7% zisk z osobokilometrů na přelomu roku 2009/2010, viz graf č.11.

V březnu 2011 postihla Japonsko jedna z největších přírodních katastrof v dějinách Japonska. Došlo k poškození jaderné elektrárny Fukushima a velkého území vlnou tsunami vyvolanou silným zemětřesením. Japonsko se dlouho vzpamatovalo z této katastrofy, která měla velký dopad na tamní leteckou dopravu.

Ten samý rok se stal dějištěm „Arabského jara“ v Severní Africe a na Blízkém Východě, který měl také negativní dopad na světovou leteckou dopravu. Současně s intervencí NATO v Libii byl několik měsíců uzavřen vzdušný prostor nad touto zemí.

Jedním z negativ těchto událostí bylo zvýšení ceny ropy a tím ceny paliva. Cena ropy dosáhla maxima v roce 2008, pak došlo ke snížení ceny na 60 dolarů za barel a od roku 2009 cena opět roste, viz graf č. 12. Očekává se její dlouhodobý vzestupný trend.

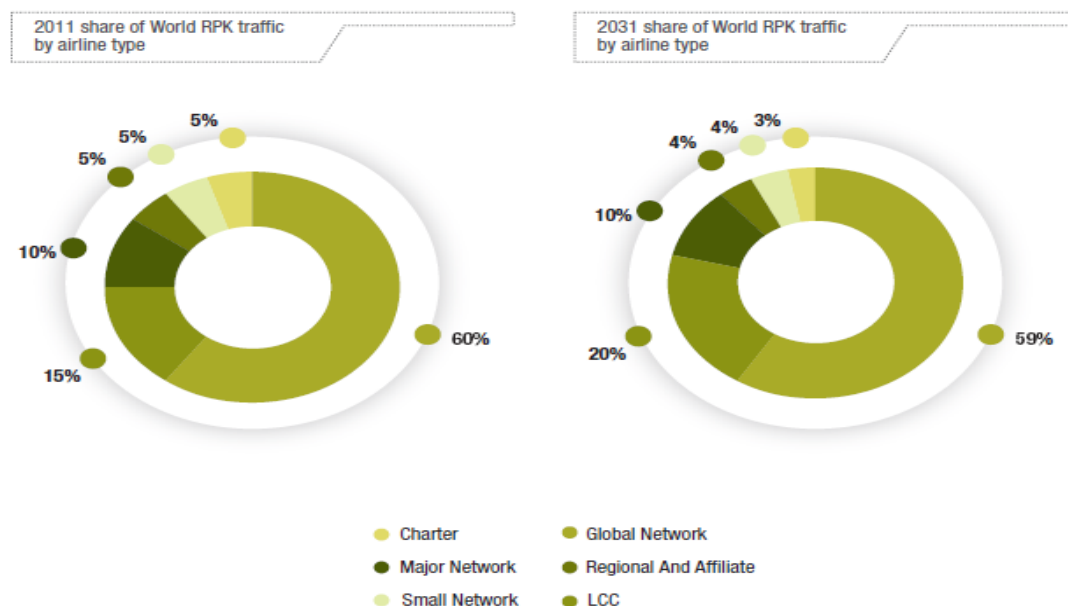


Graf č.12.: Vývoj ceny ropy (2)

Palivo tvoří zhruba 30% nákladů leteckých provozovatelů a pokud cena paliva by nadále stoupala tímto tempem, můžeme očekávat výrazná úsporná opatření, jako nahrazení starých letadel novými úspornějšími letadly, nárůst ceny letenek nebo snížení standardu leteckých provozovatelů. Například v některých zemích se již zavádějí lety, ve kterých je možno si koupit místo na stání. Je otázkou, zda k těmto radikálním krokům přistoupí i evropští nízkonákladoví provozovatelé.

Nicméně Airbus předpokládá pokles nákladů leteckých dopravců na jedince o 0,7% za rok během let 2012 až 2031, čímž by mělo dojít ke zmírnění nátlaku na ceny letů.

V rámci světové letecké dopravy tvoří nízkonákladoví dopravci 15% podíl a v roce 2031 by měli tvořit 20% světové letecké dopravy díky dynamice amerických, evropských a asijských low-cost dopravců a světové liberalizaci letecké dopravy, viz. Graf č.13.



Graf č.13.: Podíl low-cost modelu ve světové letecké dopravě v roce 2011 a 2031 (2)

LCC – low cost dopravci

Co se týče charterových dopravců, tak u nich se předpokládá, že jejich podíl na světové dopravě se sníží na 3% z 5%. Je to dáno i vlivem low-cost modelu, který nutí jiné druhy dopravců změnit svou strategii, například vytvořením dceřiných low-cost společností nebo mutací charterových dopravců na low-cost systém.

Podíl velkých světových leteckých dopravců na struktuře letecké dopravy by neměl být výrazně ohrožen, počítá se pouze s procentním poklesem na světovém trhu. To samé můžeme říct o regionálních a malých leteckých provozovatelích.

7 BUDOUCNOST ČSA V SOUVISLOSTI S AKTUÁLNÍM VÝVOJEM OBCHODNÍCH MODELŮ

Československé státní aerolinie byly založeny v roce 1923, aby provozovaly vnitrostátní lety v tehdejším Československu. Po druhé světové válce, kdy v Československu zavládli komunisté, se společnost přeorientovala na sovětská letadla Iljušin a Tupolev, která nahradila americké Dakoty. Po svržení komunistického režimu opět nastala proměna letadlového parku. Sovětské Iljušiny a Tupolevy byly sice pohodlné a oblíbené, avšak spotřebou a dalšími faktory je nebylo možné dále udržovat. Proto po roce 1991 byly nahrazeny letadly západní výroby, konkrétně Airbusy a Boeingy středního a krátkého doletu.

V roce 2001 se ČSA staly členy aliance Sky Team. Ačkoliv poslední léta se tento dopravce pohybuje v červených číslech, zaznamenává úspěchy mezi cestujícími. Mohu jmenovat například dvakrát udělené ocenění americké veřejnosti Nejlepší letecký dopravce ve východní Evropě nebo cenu Nejdůslednější letecká společnost udělená správou letiště v Manchesteru a jiné. Může se také pochlubit statusem jednoho z nejbezpečnějších dopravců světa.

V roce 2005 se ČSA dostaly do finančních problémů, které přetrvávají dodnes. Důsledkem byl prodej pěti letounů Boeing 737 a cargo terminálu. Současný letadlový park se skládá pouze z letadel firmy Airbus, která nahradila letadla firmy Boeing. Je to dáno změnou politiky dopravce. Tabulka č.12 zobrazuje aktuální stav letadlového parku dopravce ČSA.

Typ	Počet
A321-211	2
A320-214	8
A319-112	8
ATR72-202	4
ATR42-500	8
Celkem	30

Tabulka č.12.: Letadlový park ČSA (12)

Tabulka byla převzata z výroční zprávy ČSA z roku 2010. V původní verzi tato tabulka obsahovala navíc letadla Boeing, která byla vyřazena koncem roku 2012, proto je třeba ji brát pouze jako orientační.

Je otázkou, proč nedošlo za posledních sedm let k zásadnějším změnám v politice Českých aerolinií. 21. století je ve znamení nízkonákladového trendu, na který většina dopravců neměla zájem minimálně prvních pět let nového století reagovat nebo nedokázala udělat potřebné kroky pro zajištění své budoucnosti na leteckém trhu.

Je obecně známo, že se ČSA za posledních 40 let stala jakousi rodinnou státní firmou, která se dostala do tzv. bludného kruhu. Netýká se to pouze ČSA, ale většiny velkých dopravců. Vedoucí pracovníci připravují místa pro své následovníky (většinou své známé z oboru), čímž nedochází k vitální přeměně personálu dopravce. Ačkoliv je snaha udržet při životě tohoto dopravce, pokud nedojde k zásadním změnám politiky ČSA a současně vedoucího personálu je otázkou, jak dlouho bude mít Česká republika národní aerolinie.

Existují dvě východiska:

- 1) Změna z regionálního dopravce na nízkonákladového dopravce
- 2) Vytvoření uzlového letiště Václava Havla

Díky iniciativě leteckého dopravce Korean Air by již neměla být budoucnost ČSA tak černá. Dne 13.3.2013 vláda České republiky odsouhlasila prodej 44% akcií společnosti Korean Air. Korean Air je soukromý národní dopravce a největší letecký dopravce v Jižní Koreji. Tento dopravce provozuje pravidelnou dopravu do 105 mezinárodních a 13 vnitrostátních destinací. V roce 2011 jeho služeb využilo více než 23 miliónů cestujících.

Korean Air chce ve spolupráci s ČSA vytvořit z Prahy jeden ze svých hubů (leteckých uzlů) v Evropě. ČSA by zajišťovaly dopravu transferových cestujících v rámci Evropy. Tím by došlo ke zvýšení využití stávajících kapacit ČSA a dalšího rozvoje Letiště Václava Havla. Můžeme doufat, že pod křídly Korean Air se České aerolinie dostanou z červených čísel a nebudou pokračovat ve snižování počtu zaměstnanců, viz tabulka č.13: Vývoj počtu zaměstnanců ČSA.

Kategorie	31. prosince 2009	31. prosince 2010	31. března 2011
Dělníci	1 105	67	56
Administrativně správní	1 718	788	643
Palubní průvodčí	879	752	700
Výkonní letci	470	415	384
Celkem	4 172	2 022*	1 783*

Tabulka č.13: Vývoj počtu zaměstnanců ČSA (12)

Během tří let ČSA propustila 40% svých zaměstnanců. V roce 2009 pracovalo v Českých aeroliniích 4172 zaměstnanců z toho 1105 dělníků a v roce 2011 stav činil pouze 1783 zaměstnanců včetně 56 dělníků. Nejvíce se snižování počtu zaměstnanců dotklo právě dělníků, kterých za tři roky bylo propuštěno 1049.

8 ZÁVĚR

Liberalizace a deregulace letecké dopravy umožnila menším dopravcům konkurenceschopnost s velkými zavedenými dopravci. Vznikem nízkonákladových dopravců se tito dopravci museli připravit na nový druh nabídky přepravy, aby byli schopni si udržet stávající klientelu. Jejich hlavními zákazníky jsou obchodní cestovatelé a turisté, kteří cestují mezi kontinenty a kteří vyžadují určitou úroveň pohodlí. Zákazníky nízkonákladových dopravců jsou většinou studenti nebo rodiny, které chtějí navštívit své příbuzné v zahraničí a kteří spíše preferují cenu než kvalitu přepravy. Dovolena a odpočinek tvořila v roce 2010 54% letů, 30% letů návštěva příbuzných a jen 16% letů práce a business.

Reakcí na zvětšující podíl nízkonákladových dopravců na leteckém trhu byl vznik leteckých aliancí, které sdružují jednotlivé letecké dopravce. Členové těchto aliancí usilují o vznik vlastního produktu, spolupracují na principu smluv, jako je franchiseing, code share atd., jejich sítě jsou návazné. Co se týče nízkonákladových dopravců, jako jsou Ryanair nebo easyJet, vzhledem k aktuální ekonomické krizi uvažují o možnosti vstupu do jedné z aliancí nebo vzniku vlastní aliance.

Důkazem o stále se zvětšující konkurenceschopnosti nízkonákladových dopravců je tvorba dceřiných nízkonákladových společností klasických dopravců. Jako příklad uvedu Lufthansu a její dceřinou společnost Germanwings nebo KLM/Air France a jejich dceřinou společnost Hop!. Tyto dceřiné společnosti budou pravděpodobně čerpat ze zkušeností již zavedených nízkonákladových dopravců. Předpokládá se, že budou mít unifikovaný letový park, budou provozovat lety z menších letišť a zavedou podobná pravidla týkající se prodeje jako u klasických nízkonákladových dopravců.

Nic nenapovídá tomu, že by letecká doprava měla přijít o status nejbezpečnějšího typu dopravy nebo že by došlo k poklesu zájmu o tento druh přepravy mezi cestujícími. Existují pouze tři hrozby: restrikce ze strany politických států, špatná rozhodnutí ze strany leteckých organizací usilujících o rozvoj letectví a klimatické podmínky, o jejichž síle jsme se přesvědčili již mnohokrát. Podle studie společnosti Airbus by se letecká doprava měla nadále rozvíjet vysokým tempem. 15% podíl nízkonákladových dopravců na světovém leteckém trhu v roce 2011 by se měl zvýšit na 20% v roce 2031 na úkor charterových dopravců, kteří budou tvořit 3% světové dopravy. Co se týče klasických dopravců ti by měli přijít pouze o jednoprocentní podíl na trhu, to znamená budou tvořit 59% podíl.

SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ

1. Žihla Z. a kol.: *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*, CERM Brno, 2010
2. Jiří Pruša a kolektiv: *Svět letecké dopravy*, vydání první 2007, (1)
3. AIRBUS GLOBAL MARKET FORECAST 2012-2031 [online] , Dostupné na internetu: <<http://www.airbus.com/company/market/forecast/>>, (2)
4. EUROPEAN COCKPIT ASSOCIATION (ECA), *Low Cost Carriers in Europe*, druhé vydání 2006 [online], [cit. 2013-29-1]
Dostupné na internetu: <<https://www.eurocockpit.be/>>
5. ANNUAL REPORT 2011, Air Berlin [online], Dostupné na internetu: <<http://www.airberlin.com/site/start.php?LANG=cze>>, PDF
6. AIRBERLIN , *Interim Financial Report*, 31. Březen 2012, [online], Dostupné na internetu: <<http://www.airberlin.com/site/start.php?LANG=cze>>, PDF
7. RYANAIR, *Annual Report 2012*, [online], Dostupné na internetu: <http://www.ryanair.com/doc/investor/2012/final_annual_report_2012_310712.pdf>, [cit. 2012-3-12], (5)
8. EASYJET, *Annual Report 2012*, [online], Dostupné na internetu: <http://2012annualreport.easyjet.com/downloads/PDFs/Full_Annual_Report_2012.pdf > , [cit. 2012-3-12], (3)
9. BRITISH AIRWAYS, *Annual Report 2011*, [online], Dostupné na internetu: <<http://www.britishairways.com>>, PDF
10. EMIRATES, *Annual Report 2011*, [online], Dostupné na internetu: <http://www.emirates.com/english/images/EK-AR-10-11_tcm233-750566.pdf>,[cit.2012-3-12]

11. LUFTHANSA, *Annual Report 2011*, [online], Dostupné na internetu: <http://investor-relations.lufthansagroup.com/en/finanzberichte/annual-report/2011.html> > [cit. 2012-3-12], (6)
12. Balíček opatření pro vnější politiku EU v oblasti letectví, Brusel 27. září 2012 [online], Dostupné na internetu: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-714_cs.htm >, [cit. 2012-14-12]
13. ČESKÉ AEROLINIE, *Výroční Zpráva 2010*, [online], Dostupné na internetu: http://www.csa.cz/cs/portal/quicklinks/news/vyrocnizpravy/vz_2010.pdf >, [cit. 2013-17-4], (12)
14. GATWICK AIRPORT, *Conditions of Use Including Airport Charges 1st April 2011*, [cit. 2013-13-1], Dostupné na internetu: <http://airlines.gatwickairport.com> >, (11)
15. LONDON LUTON AIRPORT, *Charges & Conditions of use 2012/13*, [cit. 2012-13-1], Dostupné na internetu: <http://www.london-luton.co.uk> >, (10)
16. STANSTED AIRPORT, *Conditions of Use Including Airport Charges from 1 April 2011*, [cit. 2013-13-1], Dostupné na internetu: http://www.stanstedairport.com/static/Stansted/Downloads/PDF/STN_Conditions_of_Use_2011-12.pdf >, (9)
17. PRAGUE AIRPORT, Dostupné na internetu: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/letiste-praha-projednalo-s-leteckymi-dopravci-zmenu-letistnich-poplatku/> >, [cit. 2012-13-1]
18. LONDON LUTON AIRPORT, *Annual Report 2011*, Dostupné na internetu: <http://www.london-luton.co.uk/en/content/8/241/operations.html> >, [cit. 2012-13-1]

19. GATWICK AIRPORT, *Report and Financial Statements for the year ended 31 March 2011*, Dostupné na internetu:
<http://www.gatwickairport.com/Documents/business_and_community/Investor%20relations/Annual%20report_march2011.pdf> , [cit. 2012-3-12]
20. LONDÝŇAN, *Londýnská letiště*, Dostupné na internetu:
<<http://www.londynan.cz/doprava/londynska-letiste/>>, [cit. 2012-19-12]
21. Základní odborová organizace Letiště Praha a Českého Aeroholdingu,
<<http://www.letisteodbory.cz/?p=921>>, [cit.21.1.2012]
22. IHNED.CZ,<<http://byznys.ihned.cz/c1-54468470-ceskym-aeroliniim-klesa-pocet-cestujicich-obsazenost-letadel-ale-roste>> , [cit. 2013-28-3]
23. LETENKY.COM,
<<http://blog.letenky.com/gabika1/letani-letecke-spolecnosti/proc-jsou-nizkonakladove-letecke-spolecnosti-nizkonakladove/>>, [cit. 2012-12-11]
24. WWW: <http://www.aviation-fan-club.com/historie_LC-AFC.htm>,
[cit. 2012-15-10]
25. WWW: < <http://mplanes.webnode.cz/news/historie-low-cost-airlines/>>,
[cit. 2012-12-11]
26. WWW: <<http://www.filabrno.net/namety/letectvi.htm>>, [cit. 2012-8-12]
27. WWW: <<http://www.letectvi.cz/letectvi/Article67974.html>>, [cit. 2012-17-12]
28. FLYMAG.CZ, WWW: < <http://www.flymag.cz/article.php?id=6564>>,
[cit. 2012-16-11]

29. DIPLOMOVÁ PRÁCE [online], Dostupné na internetu:
<http://is.muni.cz/th/222995/prif_m/DP_Michalkova19.txt>, [cit. 2012-23-10]
30. Noise certification database, [cit. 2012-2-11], WWW: <<http://noisedb.stac.aviation-civile.gouv.fr/results.php>>
31. VZTLAK.NET, WWW: <<http://vztlak.net/Profily-a-testy/Historie-Retro/CSA-nejstarsi-letecka-spolecnost-ceskeho-nebe>>, [cit.2013-22-2]
32. LOW-COST CARRIERS-EUROPE,
Dostupné na internetu: <http://www.jvdz.net/index2.html>, [cit. 2012-27-12], (4)
33. MINISTERSTVO DOPRAVY, Dostupné na internetu
http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/zivotni+prostredi/Emise/snizovani_emisi.htm,
[cit. 2012-7-11], (7)
34. PRAGUE AIRPORT, Dostupné na internetu:<http://www.prg.aero/Files/zivotni-prostredi/hluk-reporty/zohs67/> , [cit. 2013-7-2], (8)